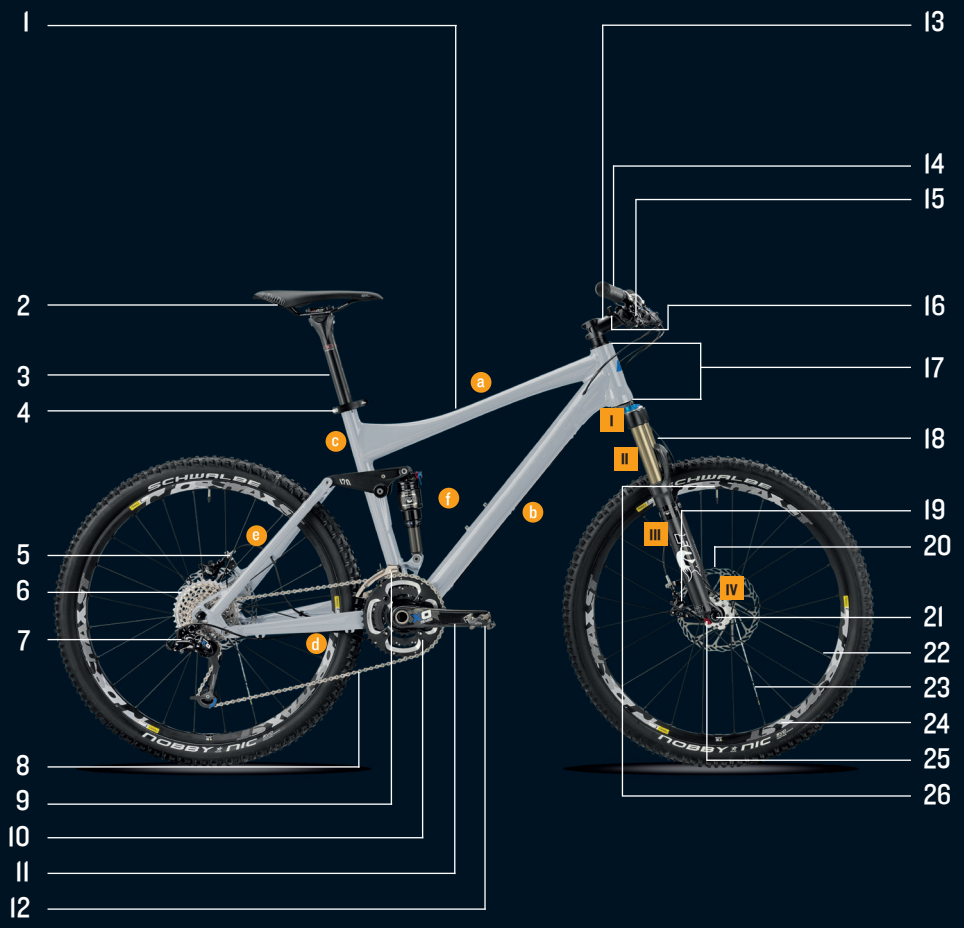
FAHRRADHANDBUCH MOUNTAINBIKE



Ihr Fahrrad und diese Bedienungsanleitung entsprechen den Sicherheitsanforderungen der europäischen Norm EN 14766 für Geländeräder (Mountainbikes).

Wichtig!
Montageanleitung Seite II. Bitte lesen Sie vor der ersten Fahrt die Seiten 6-10.

BAUTEILBESCHREIBUNG

1 **Rahmen:**
- a Oberrohr
- b Unterrohr
- c Sitzrohr
- d Kettenstrebe
- e Sitzstrebe
- f Stoßdämpfer

2 **Sattel**
3 **Sattelstütze**
4 **Sattelstützenklemme**
5 **Bremse hinten**
6 **Zahnkranz**
7 **Schaltwerk**
8 **Kette**
9 **Umwerfer**
10 **Kettenblatt**
11 **Kurbelsatz**
12 **Pedal**
13 **Vorbau**
14 **Lenker**
15 **Bremshebel**
16 **Schalthebel**
17 **Lenkungslager**

18 **Federgabel:**
- I Gabelkopf
- II Standrohr
- III Tauchrohr
- IV Ausfallende

19 **Bremse vorne**
20 **Bremsscheibe**

Laufrad:
21 **Schnellspanner**
22 **Felge**
23 **Speiche**
24 **Reifen**
25 **Nabe**
26 **Ventil**

HINWEISE ZU DIESER BEDIENUNGSANLEITUNG

SCHENKEN SIE FOLGENDEN SYMBOLEN BESONDERE BEDEUTUNG:

Die beschriebenen möglichen Konsequenzen werden in der Anleitung nicht immer wieder geschildert, wenn diese Symbole auftauchen!

Dieses Symbol bedeutet eine mögliche Gefahr für Ihr Leben und Ihre Gesundheit, wenn entsprechenden Handlungsaufforderungen nicht nachgekommen wird bzw. wenn entsprechende Vorsichtsmaßnahmen nicht getroffen werden.

Dieses Symbol warnt Sie vor Fehlverhalten, welches Sach- und Umweltschäden zur Folge hat.

Dieses Symbol gibt Informationen über die Handhabung des Produkts oder den jeweiligen Teil der Bedienungsanleitung, auf den besonders aufmerksam gemacht werden soll.

INHALTSVERZEICHNIS

2 **Begrüßung**
4 **Die bestimmungsgemäße Nutzung**
6 **Vor der ersten Fahrt**
9 **Vor jeder Fahrt**
11 **Montage aus dem BikeGuard**
23 **Verpacken Ihres Bikes**
24 **Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen**
24 Vorgehensweise zur sicheren Befestigung des Laufrades
26 Hinweise zur Montage von Laufrädern mit Steckachsen
29 **Was muss ich bei An- und Umbauten beachten?**
30 **Besonderheiten des Werkstoffes Carbon**
31 Pflegehinweise
32 **Besonderheiten von Freeride-Bikes**
34 **Nach einem Sturz**
36 **Rahmensets - Aufbauhinweise Technische Daten**
41 **Anpassen des Bikes an den Fahrer**
42 **Einstellen der richtigen Sitzhöhe**
44 **Einstellung der Lenkerhöhe**
44 Aheadset®-Vorbauten bzw. gewindeloses System
47 **Sitzlänge und Satteleinstellung**
48 Verschieben des Sattels und Einstellen der Sattelneigung
50 **Verstellung von Lenker und Bremsgriffen**
50 Einstellen der Lenkerposition durch Verdrehen des Lenkers
52 **Regulierung der Griffweite zu den Bremshebeln**
53 **Die Pedalsysteme**
53 Funktionsweise verschiedener Systeme im Überblick
55 Einstellung und Wartung
56 **Die Bremsanlage**
57 Funktionsweise und Verschleiß
58 **Kontrolle und Nachstellen von Scheibenbremsen**
58 Funktionskontrolle
59 AVID-, FORMULA-, MAGURA- und SHIMANO-Bremsen
60 **Die Schaltung**
61 Funktionsweise und Bedienung
64 Kontrolle und Nachstellen der Schaltung
64 Hinteres Schaltwerk
64 Endanschläge einstellen
66 Vorderer Umwerfer
67 Getriebekurbel
67 Kettenpflege
68 Kettenverschleiss
69 **Die Laufräder - Reifen, Schläuche und Luftdruck**
72 **Felgenrundlauf, Speichenspannung**
73 Laufradbefestigung mit Schnellspannern
73 Laufradbefestigung mit Steckachsensystemen
74 **Beheben einer Reifenpanne**
74 Radausbau
75 Demontage von Draht- und Faltreifen
76 Montage von Draht- und Faltreifen
78 Demontage von Schlauchlos-Reifen
78 Reparatur von Schlauchlos-Reifen
79 Montage von Schlauchlos-Reifen
80 Radeinbau
81 **Das Lenkungslager**
81 Kontrolle und Nachstellen
82 Aheadset®-Lenkungslager
83 **Federung**
83 Glossar – Federung
84 **Die Federgabel**
84 Funktionsweise
85 Einstellung und Wartung
88 **Full Suspension**
88 Besonderheiten der Sitzposition
88 Einstellung und Wartung
91 **Transport Ihres Bikes**
93 **Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen**
93 Waschen und Pflegen Ihres Bikes
95 Aufbewahrung und Lagerung Ihres Bikes
96 Wartung und Inspektion
98 **Service- und Wartungsintervalle**
100 **Empfohlene Anzugsdrehmomente**
104 **Gesetzliche Anforderungen**
105 **Sachmängelhaftung**
107 **Garantie**
108 **Crash Replacement**

SEHR GEEHRTE PURE CYCLING KUNDIN,
SEHR GEEHRTER PURE CYCLING KUNDE,

in diesem Handbuch haben wir für Sie viele Tipps zur Bedienung Ihres Bikes und eine Menge Wissenswertes rund um die Fahrradtechnik, die Wartung und Pflege zusammengefasst. Lesen Sie dieses Handbuch bitte gründlich durch. Es lohnt sich, selbst wenn Sie sich auf dem Fahrrad schon als „alter Hase" fühlen, da Sie schon Ihr ganzes Leben lang Fahrrad fahren. Die Fahrradtechnik hat sich in den letzten Jahren sehr stark weiterentwickelt.

Damit Sie beim Fahren mit Ihrem Bike stets Spaß haben und zu Ihrer eigenen Sicherheit, sollten Sie den gesamten gedruckten Teil dieses Handbuches sorgfältig lesen und

- die **Montageanweisung** im Kapitel **„Montage aus dem BikeGuard"** exakt ausführen,
- die Hinweise im Kapitel **„Vor der ersten Fahrt"** beachten und befolgen
- im Kapitel **„Die bestimmungsgemäße Nutzung"** nachlesen, für welchen Einsatzzweck Ihr neues Bike vorgesehen ist und wie hoch das zulässige Gesamtgewicht (Fahrer, Bekleidung und Gepäck) ist
- sowie die **Mindest-Funktionsprüfung** vor jeder Fahrt durchführen. Wie diese auszuführen ist, finden Sie im Kapitel **„Vor jeder Fahrt"** in diesem Handbuch. Fahren Sie nicht, wenn die Prüfung nicht hundertprozentig bestanden wurde!

Auf dem digitalen Datenträger, der diesem Handbuch beiliegt, sind eine Reihe Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten ausführlich beschrieben. Wenn Sie diese durchführen, müssen Sie stets berücksichtigen, dass die Anleitungen und Hinweise ausschließlich für dieses Bike gelten und nicht auf andere Räder übertragbar sind. Durch eine Vielzahl von Ausführungen und Modellwechsel kann es dazu kommen, dass die beschriebenen Arbeiten nicht ganz vollständig sind. Beachten Sie deshalb bitte unbedingt die Anleitungen unserer Komponentenzulieferer, die im BikeGuard beiliegen.

Beachten Sie, dass die Erläuterungen und Tipps aufgrund verschiedener Einflüsse, wie z.B. Erfahrungsschatz und handwerkliches Geschick des Durchführenden oder das zum Einsatz kommende Werkzeug, ergänzungsbedürftig sein können und somit zusätzliches (Spezial-)Werkzeug oder nicht beschriebene Maßnahmen erfordern.

Auf unserer Website www.purecycling.ch finden Sie außerdem zahlreiche Servicefilme, die Sie bei kleineren Reparatur- und Wartungsarbeiten unterstützen.
Muten Sie sich im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit nicht zu viel zu. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich bitte an unsere Service-Hotline 0800 564731!

Beachten Sie: Dieses Handbuch kann Ihnen nicht die Fähigkeiten eines Fahrradmechanikers vermitteln. Selbst ein Handbuch, dick wie ein Lexikon, könnte nicht jede Kombinationsmöglichkeit von verfügbaren Rädern und Bauteilen abdecken. Deshalb konzentriert sich dieses Handbuch auf Ihr neu erworbenes Fahrrad und übliche Bauteile und zeigt die wichtigsten Hinweise und Warnungen auf. Es ist auch nicht dazu geeignet, den Aufbau eines kompletten Fahrrades aus dem Rahmenset zu ermöglichen!

Dieses Handbuch kann Ihnen nicht das Fahrradfahren beibringen. Deshalb konzentriert sich dieses Handbuch auf Ihr neu erworbenes Fahrrad und die wichtigsten Hinweise und Warnungen. Es kann Sie jedoch nicht das Fahrradfahren und die Verkehrsregeln lehren.

Wenn Sie Fahrrad fahren, müssen Sie sich bewusst sein, dass es sich dabei um eine potenziell gefährliche Aktivität handelt und dass der Fahrer sein Fahrrad immer unter Kontrolle halten muss.

Wie in jeder Sportart kann man sich auch beim Fahrradfahren verletzen. Wenn Sie auf ein Fahrrad steigen, müssen Sie sich dieser Gefahr bewusst sein und diese akzeptieren. Beachten Sie immer, dass Sie auf einem Fahrrad nicht über die Sicherheitseinrichtungen eines Kraftfahrzeugs, wie z.B. einer Karosserie oder eines Airbags, verfügen.

Fahren Sie deshalb immer vorsichtig und respektieren Sie die anderen Verkehrsteilnehmer.

Fahren Sie niemals unter der Einwirkung von Medikamenten, Drogen, Alkohol oder wenn Sie müde sind. Fahren Sie niemals mit einer zweiten Person auf Ihrem Fahrrad und halten Sie immer die Hände am Lenker.

Zum Schluss noch ein paar Bitten von uns: Fahren Sie stets so, dass Sie sich und niemanden anderen gefährden und respektieren Sie die Natur, wenn Sie durch Wald und Wiesen touren. Tragen Sie stets adäquate Fahrradausrüstung, zumindest einen passenden Fahrradhelm, eine Schutzbrille, festes Schuhwerk und radgerechte, auffällig helle Bekleidung.

Das Pure Cycling Team wünscht Ihnen viel Spaß mit Ihrem Rad!

Dies ist keine Anleitung, um ein Fahrrad aus Einzelteilen aufzubauen oder zu reparieren! Änderungen von technischen Details gegenüber den Angaben und Abbildungen des Handbuches sind vorbehalten. Dieses Handbuch entspricht den Anforderungen der CE-Norm EN 14766. Diese Anleitung unterliegt der europäischen Gesetzgebung.

Bei Lieferung des Fahrrades müssen vom Hersteller ergänzende Anleitungen beigefügt werden. Schauen Sie wegen ergänzender Anleitungen auch unter www.purecycling.ch nach.

Text, Konzeption, Fotografie und grafische Umsetzung:
Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
Stand: September 2011, Auflage 1

© Veröffentlichung, Nachdruck, Übersetzung und Vervielfältigung, auch auszugsweise und auf elektronischen Medien, sowie anderweitige Nutzung ist ohne schriftliche Genehmigung des Autors nicht erlaubt.

Unterwegs in Wald und Feld

Immer mit Helm und Brille

Bitte besuchen Sie uns gelegentlich auf unserer Website unter www.purecycling.ch. Dort finden Sie Neuigkeiten, Hinweise und nützliche Tipps sowie die Adressen unserer Vertriebspartner.

Muten Sie sich im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit bei Montage- und Justagearbeiten nicht zuviel zu. Nutzen Sie im Zweifelsfall unsere Service-Hotline 0800 564731. E-mail: info@purecycling.ch

DIE BESTIMMUNGS-GEMÄSSE NUTZUNG

Unsere CC-Race und Marathon Mountainbikes, wie das Lux MR, Nerve MR oder Tobel, sind für den Einsatz auf befestigten und unbefestigten Wegen und Pfaden z.B. Singletrails gebaut. Diese MTBs sind jedoch nicht für harte Abfahrten auf verblocktem Terrain und Sprünge etc. geeignet.

Unsere Tour, All Mountain, Enduro Mountainbikes wie das Nerve und das Strive sind für den engagierten Einsatz im mittelschweren Gelände konzipiert. Sie sind jedoch nicht für große Sprünge und Stunts (Trickfahrten) gebaut.

Unsere Freeride Mountainbikes, wie das Torque, sind für Fahrten in schwerem Gelände und in Bikeparks geeignet. Für sehr harte Downhillrennen auf hohem Niveau etc. sind diese Räder jedoch nicht konstruiert. Beachten Sie, dass die Physik unerbittlich ist. Überschätzen Sie Ihr Fahrkönnen nicht!

Beachten Sie auch unsere stets aktuell gehaltene Website www.purecycling.ch. Dort sind unseren Modellen die Einsatzbereiche auch grafisch aufbereitet zugeordnet.

z.B. Lux MR

z.B. Nerve XC

z.B. Strive

z.B. Torque

Beachten Sie, dass die Physik unerbittlich ist. Überschätzen Sie Ihr Fahrkönnen nicht! Enduro- und Freeride-Bikes, wie das Strive, sind aufgrund ihres Einsatzes besonderen Beanspruchungen ausgesetzt. Wenn Sie ein solches Bike besitzen, kontrollieren Sie es vor jeder Fahrt auf Materialschwächungen und -ermüdungen, wie Risse, Dellen, Verfärbungen und Knicke.

Bei allen Mountainbikes und MTB-Rahmensets beträgt das zulässige Gesamtgewicht (Fahrer, Bekleidung und Gepäck z.B. Rucksack) 120 kg.

Mavic empfiehlt für Mountainbikes mit Mavic-Laufrädern ein Gesamtgewicht von 100 kg nicht zu überschreiten.

Bei Mountainbikes mit Aluminium-Sattelstützen sind Gepäckträger für Sattelstützenbefestigung erlaubt. Der Rahmen des Modells Yellowstone bietet spezielle Gewindehülsen zur Montage eines Gepäckträgers.

Die Montage eines Gepäckträgers ist bei Bikes mit Carbonsattelstützen nicht erlaubt. Wenn Sie Gepäck mitführen wollen, sollten Sie dies ausschließlich in einem speziellen Fahrrad-Rucksack tun.

Zulässiges Gesamtgewicht beachten!
(Fahrer, Bekleidung und Gepäck z.B. Rucksack)

Kindersitze sind generell nicht erlaubt.

Kinderanhänger zu ziehen ist generell nicht erlaubt.

Aufgrund des speziellen Einsatzzweckes besitzen einige Dirtbikes nur eine Bremse.

VOR DER ERSTEN FAHRT

1. **Sind Sie schon einmal mit einem Mountainbike gefahren?** Beachten Sie, dass Fahren im Gelände besondere Konzentration, Fitness und Übung erfordert. Machen Sie sich allmählich auf einem unbelebten Platz mit Ihrem neuen MTB vertraut und tasten Sie sich langsam an das Gelände heran, das Sie befahren möchten. Besuchen Sie einen Technikkurs. Mehr Infos unter www.purecycling.ch

2. **Sind Sie mit der Bremsanlage vertraut?** Üblicherweise werden die Bikes so ausgeliefert, dass die vordere Bremse mit dem linken Bremshebel betätigt wird. Prüfen Sie, ob Sie die Vorderradbremse mit demselben Handbremshebel bedienen können, wie Sie es gewohnt sind. Wenn dies nicht der Fall ist, müssen Sie die neue Anordnung regelrecht trainieren, da unbedachtes Betätigen der Vorderradbremse zum Sturz führen kann. Lassen Sie gegebenenfalls die Bremshebelzuordnung von einem Fachmann umbauen.

   Moderne Bremsen haben unter Umständen eine sehr viel stärkere Bremswirkung als die Bremse Ihres bisherigen Rades! Aufgrund ihres speziellen Einsatzzwecks besitzen manche Dirtbikes nur eine Bremse.

   Machen Sie auf jeden Fall zuerst einige Probebremsungen abseits des Straßenverkehrs! Tasten Sie sich langsam an die maximal mögliche Verzögerung heran. Mehr zu Bremsen finden Sie im Kapitel **„Die Bremsanlage“**.

3. **Sind Sie mit der Schaltungsart und der Funktionsweise vertraut?** Machen Sie sich auf einem unbelebten Platz mit der Schaltung vertraut. Beachten Sie, dass Sie nicht vorne und hinten gleichzeitig schalten und dass Sie während des Schaltvorgangs nicht stark in die Pedale treten. Mehr zur Schaltung finden Sie im Kapitel **„Die Schaltung“** .

Zu hoher Einsatz der vorderen Bremse, nicht zur Nachahmung

Beachten Sie, dass die Bremshebelzuordnung je nach Land variieren kann! Kontrollieren Sie, welche Bremse mit welchem Hebel betätigt wird. Stimmt dies nicht mit Ihren Gewohnheiten überein, lassen Sie dies gegebenenfalls umbauen!

Die Kettenschaltung

Wenn Sie bei MTB-Lenkern mit den Händen an den Lenkerhörnchen fahren, können Sie die Bremsgriffe nicht so schnell erreichen wie in den anderen Griffpositionen. Ihr Anhalteweg wird länger. Fahren Sie besonders vorausschauend und planen Sie längere Anhaltewege ein.

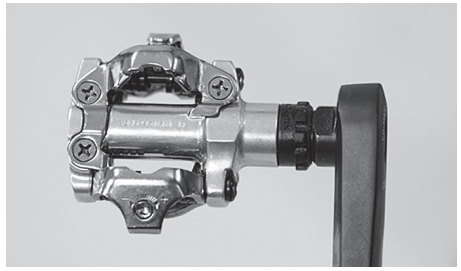
4. **Passt die Rahmenhöhe und sind Sattel und Lenker richtig eingestellt?** Stellen Sie sich über das Oberrohr Ihres Bikes und prüfen Sie, ob Sie mindestens eine Handbreit Freiheit im Schritt haben. Sollte dies nicht der Fall sein, lesen Sie bitte die erweiterten Kapitel der Anleitung weiter hinten oder auf der beiliegenden CD oder kontaktieren Sie unsere Service-Hotline 0800 56473I.

   Beim Fahren mit einem zu großen Rahmen kann es beim schnellen Absteigen zu Verletzungen kommen! Der Sattel sollte so eingestellt sein, dass Sie bei Cross Country- und Marathon-Bikes das Pedal in dessen unterster Stellung mit der Ferse gerade noch erreichen können. Prüfen Sie, ob Sie den Boden noch mit den Fußspitzen erreichen können, wenn Sie im Sattel sitzen. Bei All Mountain-, Enduro- und Freeride-Bikes wird der Sattel in der Regel tiefer positioniert. Insbesondere beim Bergabfahren empfiehlt es sich, den Sattel tiefer einzustellen. Mehr zur Position finden Sie im Kapitel **„Anpassen des Bikes an den Fahrer“**.

5. **Sind Sie bereits einmal mit Klick- bzw. Systempedalen und dazugehörigen Schuhen gefahren?** Vor der ersten Fahrt mit diesen Pedalen müssen Sie sich im Stillstand sorgfältig mit dem Einrast- und Lösevorgang vertraut machen. Am besten lehnen Sie sich beim Üben an eine Wand, damit Sie nicht umkippen. Regulieren Sie gegebenenfalls die Einrast- und Auslösehärte. Lesen Sie auf jeden Fall zuerst die Bedienungsanleitung, welche Sie im BikeGuard beiliegend finden. Mehr zum Thema Pedale finden Sie im Kapitel **„Die Pedalsysteme“**.

Prüfen der Überstandshöhe

Schuhe für Systempedale



Systempedal

Bei mangelnder Übung und/oder zu straffer Einstellung von Systempedalen können Sie sich eventuell nicht mehr vom Pedal lösen! **Sturzgefahr!**

6. **Beachten Sie, dass Sie Ihr** Bike **nur gemäß dem vorgesehenen Einsatzzweck verwenden!** Mountainbikes für den Cross Country- und Marathoneinsatz sind nicht für harte Abfahrten auf verblocktem Terrain oder für Sprünge etc. geeignet. Für den All Mountain- oder Enduro-Einsatz stehen Ihnen spezielle Modelle zur Verfügung. Mit den Torque-Modellen können Sie auch sogenanntes Freeriding betreiben. Beachten Sie, dass manch ein Fahrmanöver eines Profis einfach aussieht, aber tatsächlich eine Menge Training und Erfahrung benötigt. Überschätzen Sie Ihre Fähigkeiten zu Ihrer eigenen Sicherheit nicht. In der Regel sind unsere Räder für ein Gesamtgewicht (Fahrer und Gepäck zusammen gerechnet) von 120 kg ausgelegt. Diese Grenze sollten Sie keinesfalls überschreiten. Lesen Sie Näheres zum Einsatzzweck im Kapitel **„Die bestimmungsgemäße Nutzung“**.

7. **Besteht Ihr Bike zum Teil aus Carbon?** Beachten Sie, dass dieser Werkstoff besondere Sorgfalt und vorsichtigen Gebrauch erfordert. Lesen Sie auf jeden Fall das Kapitel **„Besonderheiten des Werkstoffes Carbon“**.

8. **Wenn Sie ein Fahrrad mit Federung erworben haben, sollten Sie den Gabelluftdruck überprüfen.** Benutzen Sie ggf. für die Einstellung die dem BikeGuard beiliegende Pumpe. Eine unkorrekte Einstellung kann zu mangelhafter Funktion oder Schäden an der Federgabel führen. Auf jeden Fall verschlechtert sich das Fahrverhalten und Sie erreichen nicht die maximale Fahrsicherheit. Weitere Informationen finden Sie in den Kapiteln **„Die Federgabel“** und **„Full-Suspension“**.

Fahren im Gelände

Der Werkstoff Carbon

Fahrrad mit Federung

Unsere Mountainbikes sind High End Sportgeräte, die Leichtbau in höchster Ingenieurskunst darstellen. Seien auch Sie ein Profi im Umgang mit dem Material. Fehlgebrauch, unfachmännische Montage oder mangelhafte Wartung können die Rennmaschine unsicher machen. Unfallgefahr!

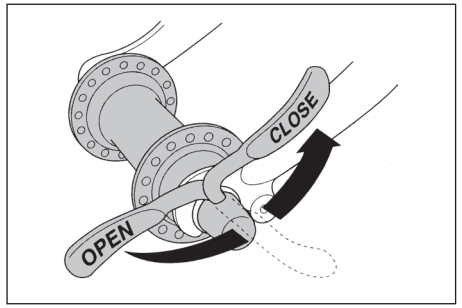
VOR JEDER FAHRT

VOR JEDER FAHRT MÜSSEN SIE FOLGENDE PUNKTE ÜBERPRÜFEN:

1. Sind die Schnellspanner an Vorder- und Hinterrad, Sattelstütze und sonstigen Bauteilen sowie vorhandene Steckachsen korrekt geschlossen? Näheres im Kapitel **„Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“**.

2. Sind die Reifen in gutem Zustand und haben diese genügend Druck? Lassen Sie beide Räder drehen, um den Rundlauf zu prüfen. Dabei lassen sich auch seitlich aufgeplatzte Reifen, gebrochene Achsen und gerissene Speichen rechtzeitig feststellen. Näheres im Kapitel **„Die Laufräder – Reifen Schläuche und Luftdruck“**.

3. Machen Sie eine Bremsprobe im Stand, indem Sie die Bremshebel mit Kraft zum Lenker ziehen. Es muss sich nach kurzem Hebelweg ein Druckpunkt aufbauen; der Hebel darf sich jedoch nicht zum Lenker durchziehen lassen! Bei hydraulischen (Scheiben-)Bremsen darf keine Flüssigkeit austreten. Weitere Hinweise zum Thema **„Bremsen“** im Kapitel **„Die Bremsanlage“**.



Prüfen Sie den Reifendruck

Die Bremse darf sich nicht bis zum Lenker durchziehen lassen

Sind die Schnellspanner nicht ordnungsgemäß geschlossen, können sich Teile des Fahrrades lösen. **Sturzgefahr!**

Fahren Sie nicht, wenn Ihr Bike in einem dieser Punkte fehlerhaft ist!

4. Überprüfen Sie, wenn Sie auf öffentlichen Strassen oder bei Nacht fahren wollen, die Lichtanlage siehe Kapitel **„Gesetzliche Anforderungen“**.

5. Lassen Sie Ihr Bike aus geringer Höhe auf den Boden springen. Gehen Sie auftretenden Klappergeräuschen nach. Prüfen Sie gegebenenfalls Lager- und Schraubverbindungen.

6. Freeride-Bikes, wie das Strive oder Torque, sind aufgrund ihres Einsatzes besonderen Beanspruchungen ausgesetzt. Wenn Sie ein solches Bike besitzen, kontrollieren Sie es vor jeder Fahrt auf Materialschwächungen und -ermüdungen, wie Risse, Dellen und Knicke.

7. Das wichtigste Zubehör für eine gelungene Radtour ist eine kleine Werkzeugtasche, die Sie unter dem Sattel mitführen. Darin sollten zwei Kunststoff-Montierhebel, die gängigen Innensechskant-Schlüssel, ein Ersatz-Schlauch, Flickzeug, Ihr Mobiltelefon und etwas Geld sein. Nehmen Sie auch eine Luftpumpe mit, die Sie am Rahmen befestigen.

8. Nehmen Sie ein solides Schloss mit, falls Sie Ihr Bike abstellen wollen. Nur ein an einen unbeweglichen Gegenstand gekettetes Bike ist vor dem Zugriff durch Fremde geschützt.

Um Schäden an Ihrem Bike zu vermeiden, beachten Sie das maximale Gesamtgewicht und die Vorschriften zum Transport von Gepäck und Kindern im Kapitel **„Die bestimmungsgemäße Nutzung“**. Darüber hinaus sollten Sie vor dem Transport des Bikes mit dem PKW oder im Flugzeug die Kapitel **„Transport Ihres Bikes“** lesen.

Fahren Sie bei Dunkelheit nie ohne Beleuchtung

Notfallset

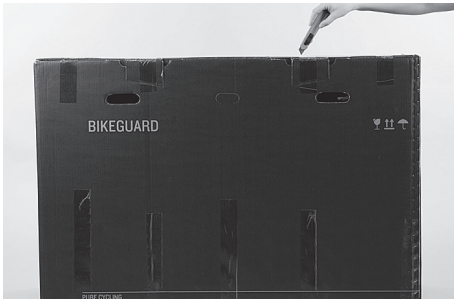
Ihr Bike wird durch die Einflüsse des Untergrunds und durch die Kräfte, die Sie ins Bike einleiten, stark beansprucht. Auf diese dynamischen Belastungen reagieren die unterschiedlichen Bauteile mit Verschleiß und Ermüdung. Untersuchen Sie Ihr Bike regelmäßig auf Verschleißerscheinungen, aber auch auf Kratzer, Verbiegungen, Verfärbungen oder beginnende Risse. Bauteile, deren Lebensdauer überschritten ist, können plötzlich versagen. Bringen Sie Ihr Bike regelmäßig zur Inspektion, damit die fraglichen Teile gegebenenfalls ersetzt werden können. Näheres zur Instandhaltung und Betriebssicherheit können Sie in den Kapiteln **„Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen“**, **„Empfohlene Anzugsdrehmomente“** und **„Service- und Wartungsintervalle“** nachlesen.

MONTAGE AUS DEM BIKEGUARD

Die Montage aus dem BikeGuard ist kein Hexenwerk, doch sollten Sie mit Bedacht und Sorgfalt vorgehen. Unfachmännische Montage kann dazu führen, dass das Fahrrad unsicher wird.

Zunächst möchten wir Sie mit den Bauteilen Ihres Bikes vertraut machen.

Klappen Sie die vordere Umschlagseite dieser Broschüre aus. Hier finden Sie ein Bike, an dem alle wichtigen Bauteile vorhanden sind. Lassen Sie diese Seite während des Lesens ausgeklappt. So können Sie die im Text erwähnten Bauteile schnell finden.



Die Abbildung zeigt ein beliebiges Mountainbike – nicht jedes sieht so aus. Öffnen Sie zuerst den BikeGuard. Benutzen Sie dafür am besten ein Teppichschneidemesser.

Wenn Sie mit einem Teppichschneidemesser arbeiten, achten Sie darauf, dass Sie weder das Bauteil beschädigen, noch sich selbst verletzen. Schneiden Sie grundsätzlich von sich und dem Bauteil weg!

Am einfachsten und sichersten gelingt die Montage, wenn Sie einen Montageständer oder einen Helfer haben.

INHALT DES BIKEGUARD PRÜFEN

Im BikeGuard befindet sich der montierte Rahmen mit allen Anbauteilen, separat davon die Laufräder, der Sattel und ein Karton mit Kleinteilen, z.B. Schnellspanner, Reflektoren und ggf. Pedale.

AUSPACKEN

Enfernen Sie ggf. die Schutzkartons und nehmen Sie die Laufräder aus dem BikeGuard.

Ziehen Sie den Sattel aus dem BikeGuard. Entfernen Sie ggf. zuerst die an der Sattelstütze angebrachte Schutzfolie.

Heben Sie vorsichtig den Rahmen und das unten bzw. an der Seite liegende Kleinteilepaket aus dem BikeGuard.

Öffnen Sie den Schnellspanner oder die Schraube an der Sattelrohrklemmung. Lesen Sie zuvor das Kapitel **„Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“**.

Bevor Sie die Stütze in den Rahmen montieren, stellen Sie sicher, dass das Sitzrohr absolut frei von scharfen Kanten oder Graten ist.

MONTAGE DES BIKES

Im Folgenden wird die Montage nur knapp beschrieben. Wenn Sie darin nicht ausgebildet sind oder keine ausreichende Erfahrung haben, lesen Sie bitte die erweiterten Kapitel der Anleitung weiter hinten oder auf der beiliegenden CD.

Verwenden Sie für die Montage den Drehmomentschlüssel, der dem BikeGuard beigefügt ist.

Bewahren Sie alle Verpackungsteile und den gesamten BikeGuard an einem trockenen Ort auf. So haben Sie alles zur Hand, was Sie für einen eventuellen Versand oder eine Reise benötigen.

Montieren Sie eine Aluminium-Sattelstütze oder bitten Sie einen Helfer, Ihr Bike zu halten, während Sie es zusammenbauen. Säubern und entgraten Sie das Sitzrohr, wenn notwendig. Die Sattelstütze muss ohne Drücken oder Drehen leicht in den Rahmen gleiten.

Halten Sie beim Herausheben des Rahmens den Lenker fest, damit er nicht herunterkippt und beschädigt wird.

Schließen Sie den Schnellspanner oder die Schraube an der Sattelrohrklemmung. Drehen Sie die Schraube bzw. den Schnellspanner der Sattelrohrklemmung nicht zu fest an. Beachten Sie die Hinweise im Kapitel **„Einstellen der richtigen Sitzhöhe“** sowie die zulässigen Anzugsdrehmomente im Kapitel **„Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen“** und berücksichtigen Sie ebenso die Vorgaben des Komponentenherstellers.

Spannen Sie Ihr Bike mit der Aluminium-Sattelstütze zur Montage in einen Montageständer oder bitten Sie einen Helfer, Ihr Bike zu halten, während Sie es zusammenbauen.

Spannen Sie Ihr Bike zur Montage nicht an einem Rahmenrohr oder an einer Sattelstütze aus Carbon in einen Montageständer!

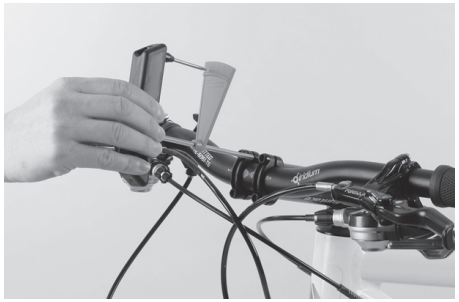
Beachten Sie auch die Hinweise im Kapitel **„Besonderheiten des Werkstoffs Carbon“**.

Drehen Sie die Klemmschrauben des Vorbaudeckels heraus und nehmen Sie den Deckel ab.

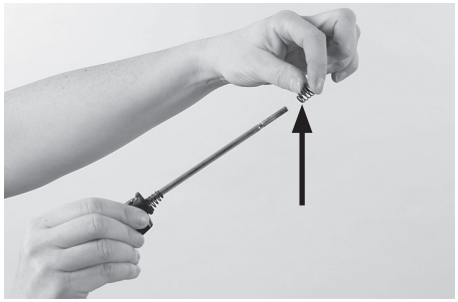
Entfernen Sie die Schutzfolie und die Schutzhüllen am Lenker. Halten Sie dabei den Lenker fest, damit er nicht herunterkippt und beschädigt wird.

Versuchen Sie dies grundsätzlich von Hand. Wenn dies nicht gelingt, verwenden Sie vorsichtig ein Teppichschneidemesser oder eine Schere.

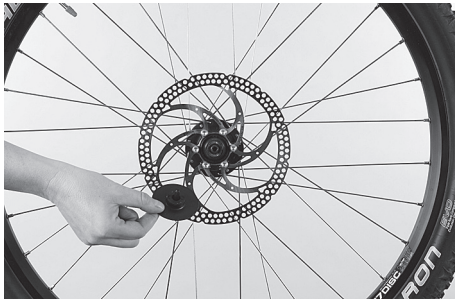
Wenn Sie mit einem Teppichschneidemesser arbeiten, achten Sie darauf, dass Sie weder das Bauteil beschädigen, noch sich selbst verletzen. Schneiden Sie grundsätzlich von sich und dem Bauteil weg!



Positionieren Sie den Lenker mittig im Vorbauauge. Achten Sie dabei darauf, dass die Bowdenzüge nicht verdreht oder abgeknickt sind und in gleichmäßigen Radien zu den Anschlägen oder der Bremse verlaufen. Drehen Sie die Deckelschrauben wieder an, bis der Lenker leicht klemmt. Die endgültige Einstellung wird durchgeführt, wenn die Laufräder montiert sind.



Nehmen Sie den Schnellspanner für das Vorderrad aus dem Karton mit den Kleinteilen. Drehen Sie die Gegenmutter ab und ziehen Sie eine der Federn von dem Schnellspanner.



Entfernen Sie die beiden Schutzkappen an der Achse des Vorderrades.

Schieben Sie den Schnellspanner von der Seite der Bremsscheibe in die hohle Achse des Vorderrades. Auf jeder Seite der Nabe muss jeweils eine Feder platziert werden. Achten Sie darauf, dass die Feder mit dem kleinen Durchmesser auf beiden Seiten des Schnellspanners zur Nabenachse zeigt.

Der Bedienungshebel des Schnellspanners wird auf der linken Seite (der Gegenseite des Kettenantriebs) montiert.

Verwenden Sie für die Montage den Drehmomentschlüssel, der dem BikeGuard beigefügt ist.

Drehen Sie die Gegenmutter ein bis zwei Umdrehungen auf das Gewinde. Weitere Informationen zu Schnellspannern finden Sie im Kapitel **„Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“**; beachten Sie auch die beiliegende Anleitung des Komponentenherstellers.

Bauen Sie das Vorderrad ein und achten Sie darauf, dass Sie die Bremsscheibe zwischen die Bremsbeläge schieben. Schließen Sie den Schnellspanner so, dass das Laufrad sicher befestigt ist. Lesen Sie zuvor das Kapitel **„Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“**.

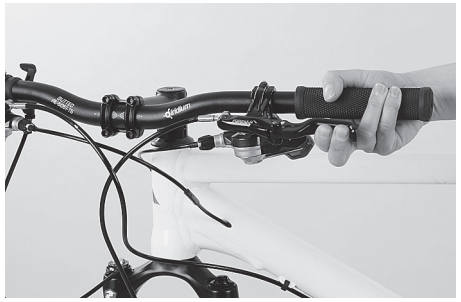
VORDERRAD EINBAUEN BEI SCHEIBENBREMSEN

Entfernen Sie nun die Transportsicherung an der Vorderrad-Bremse. Näheres zu Bremsen finden Sie im Kapitel **„Die Bremsanlage“**.

Kontrollieren Sie bei Scheibenbremsen vor dem Einbau des Laufrades, ob die Bremsbeläge exakt in den Aufnahmen im Bremssattel sitzen. Erkennbar ist dies daran, dass der Schlitz zwischen den Belägen parallel verläuft und die Verschleißindikatoren an der dafür vorgesehen Stelle sind.

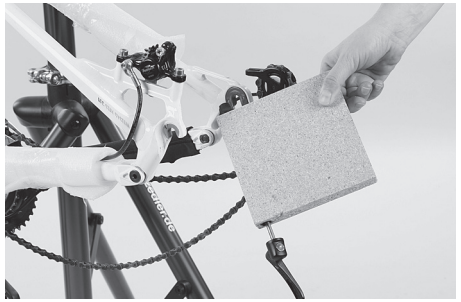
Prüfen Sie anschließend, ob das Vorderrad mittig zwischen den Gabelbeinen sitzt. Achten Sie auf einen korrekten Sitz des Schnellspanners und der Ausfallsicherungen.

Neue Bremsbeläge von Scheibenbremsen müssen eingebremst werden, damit sie die optimalen Verzögerungswerte erzielen. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel **„Die Bremsanlage“**.



Ziehen Sie bei Scheibenbremsen mehrmals am Bremshebel, nachdem Sie das Laufrad eingebaut und den Schnellspanner geschlossen haben und versetzen Sie anschließend das Laufrad in Drehbewegung. Die Bremsscheibe darf dabei in der Regel nicht am Bremssattel und an den Bremsbelägen schleifen.

HINTERRAD EINBAUEN BEI SCHEIBENBREMSEN



Öffnen Sie den Schnellspanner an der Hinterachse, entfernen Sie das Holzbrett und ziehen Sie den Schnellspanner aus dem Brett. Verfahren Sie ebenso wie beim Vorderradeinbau. Achten Sie auch hier besonders auf die korrekte Position der kleinen Federn. Weitere Informationen zu Schnellspannern finden Sie im Kapitel **„Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“**.

Entfernen Sie die Schutzfolie an den beiden Kettenstreben. Versuchen Sie dies von Hand. Wenn dies nicht gelingt, verwenden Sie vorsichtig ein Teppichschneidemesser oder eine Schere.

Entfernen Sie nun die Transportsicherung an der Hinterrad-Bremse. Näheres zu Bremsen finden Sie im Kapitel **„Die Bremsanlage“**. Kontrollieren Sie bei Scheibenbremsen vor dem Einbau des Laufrades, ob die Bremsbeläge exakt in den Aufnahmen im Bremssattel sitzen. Erkennbar ist dies daran, dass der Schlitz zwischen den Belägen parallel verläuft und die Verschleißindikatoren an der dafür vorgesehen Stelle sind.

Betätigen Sie den rechten Schalthebel so oft, bis das Schaltwerk ganz außen steht. Ziehen Sie das Schaltwerk etwas nach hinten, positionieren Sie die Kette auf dem äußersten Zahnrad der Zahnkranzkassette und bauen Sie das Hinterrad ein. Achten Sie darauf, dass Sie die Bremsscheibe zwischen die Bremsbeläge schieben. Lesen Sie zuvor das Kapitel **„Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“**.

Schließen Sie den Schnellspanner so, dass das Laufrad sicher befestigt ist. Lesen Sie zuvor das Kapitel **„Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“**.

Die Bremsscheibe darf dabei in der Regel nicht am Bremssattel und an den Bremsbelägen schleifen. Versetzen Sie beide Laufräder in Drehbewegung und kontrollieren Sie, ob die Räder rund laufen. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel **„Die Laufräder – Reifen, Schläuche und Luftdruck“**.

Prüfen Sie anschließend, ob das Hinterrad mittig zwischen den Hinterbaustreben läuft. Achten Sie auf einen korrekten Sitz des Schnellspanners und der Ausfallsicherungen.

KONTROLLE DER BREMSE UND DER SCHALTUNG

Ziehen Sie bei Scheibenbremsen mehrmals am Bremshebel, nachdem Sie das Laufrad eingebaut und den Schnellspanner geschlossen haben und versetzen Sie anschließend das Laufrad in Drehbewegung.

Kontrollieren Sie die Schaltungsfunktion. Schalten Sie alle Gänge durch und prüfen Sie, ob sichergestellt ist, dass das hintere Schaltwerk nicht mit den Speichen in Kontakt geraten kann, wenn die Kette auf dem größten Zahnrad läuft. Weitere Information zur Schaltungseinstellung finden Sie im Kapitel **„Die Schaltung“**. Machen Sie nach der Laufradmontage eine Bremsprobe im Stillstand. Der Hebel muss einen Druckpunkt aufweisen und darf sich nicht bis zum Lenker ziehen lassen.

Neue Bremsbeläge von Scheibenbremsen müssen eingebremst werden.

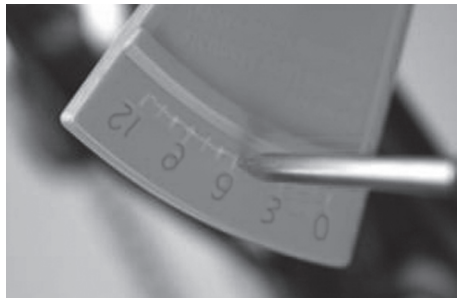
SCHALTWERK MONTIEREN STRIVE ES / ESX

Um einen sicheren Transport zu gewährleisten, wird das Strive mit abmontiertem Schaltwerk geliefert. Das Schaltwerk lässt sich mit wenigen Handgriffen montieren:

Das Schaltwerk ist am Schaltauge befestigt. Dieses Schaltauge verbindet das Schaltwerk mit dem Rahmen. Das Schaltauge wird am hinteren, rechten Ausfallende des Strive montiert.

Schieben Sie zuerst die gefettete Schraube durch das Ausfallende.

Drehen Sie die Schraube zuerst nur leicht in das Schaltauge. Montieren Sie das Hinterrad wie in Kapitel **„Umgang mit Schnellspannern uns Steckachsen“** beschrieben.



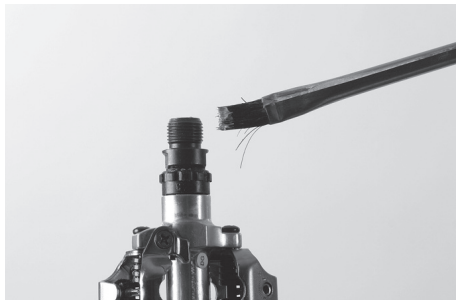
Schrauben Sie dann das Schaltauge mit dem Torque Wrench Drehmomentschlüssel fest, den Sie zusammen mit dem Strive erhalten haben.

Beachten Sie dabei unbedingt das korrekte Drehmoment von 6 Nm.

MONTAGE DER PEDALE

Schauen Sie bei der Montage der Pedale zuerst auf die Beschriftung der Achsen. Ein „R” steht für das rechte Pedal und ein „L” für das linke. Beachten Sie, dass das linke Pedal Linksgewinde aufweist, also entgegen der üblichen Einschraubrichtung, d.h. entgegen dem Uhrzeigersinn gedreht werden muss.

Drehen Sie die Pedale von Hand die ersten zwei bis drei Umdrehungen in die Gewinde der Kurbeln ein.



Fetten Sie die Pedalgewinde vor dem Einschrauben leicht ein.

Nehmen Sie erst dann einen Pedalschlüssel zu Hilfe und drehen Sie damit die Pedale fest.

⚠ Beachten Sie die Regelungen zur Teilnahme am Strassenverkehr in dem Land, in dem Sie das Mountainbike benutzen.

⚠ Prüfen Sie den festen Sitz der Pedale nochmals nach 100 km Fahrt. Die Pedale könnten sich lösen, das Gewinde zerstören und möglicherweise zum Sturz führen. Kontrollieren Sie auch die restlichen Schrauben auf festen Sitz gemäß den Drehmomentangaben.

FEDERGABEL AUFPUMPEN

Für den Transport wurde die Luft komplett aus der Federgabel gelassen. Sie müssen Ihre Federgabel mit dem entsprechenden Gabelluftdruck befüllen.

Öffnen Sie den Deckel an Ihrer Federgabel.

Pumpen Sie die Federgabel mit der speziellen Pumpe, die dem BikeGuard beiliegt, gemäß den Empfehlungen zur Einstellung der Federhärte des Gabelherstellers auf. Weitere Informationen zur Federgabel finden Sie im Kapitel **„Die Federgabel“**.

Eine unkorrekte Einstellung der Federgabel kann zu mangelhafter Funktion oder Schäden an der Federgabel führen.

Die Anleitung des Gabelherstellers finden Sie auf der beiliegenden CD. Lesen Sie diese vor dem Aufpumpen sorgfältig durch!

FEDERBEIN AUFPUMPEN

Bei einem vollgefederten Mountainbike (Full Suspension) müssen Sie den Luftdruck kontrollieren.

Öffnen Sie den Deckel am Federbein.

Pumpen Sie das Federbein mit der speziellen Pumpe, die dem BikeGuard beiliegt, gemäß den Empfehlungen des Federbeinherstellers auf. Weitere Informationen zur Einstellung Ihres Federbeins finden Sie im Kapitel **„Full Suspension“**.

Eine unkorrekte Einstellung des Federbeins kann zu mangelhafter Funktion oder Schäden am Federbein führen.

Die Anleitung des Federbeinherstellers finden Sie auf der beiliegenden CD. Lesen Sie diese vor dem Aufpumpen sorgfältig durch!

KONTROLLE UND EINSTELLUNGEN

Führen Sie die Anpassungen der Sitzposition, der Griffposition sowie die Kontrolle des Lenkers, der Griffe und der Stütze auf sicheren Sitz durch, wie dies im Kapitel **„Anpassen des Bikes an den Fahrer“** dieses Handbuchs beschrieben wird.

Ihre Sattelstütze muss mindestens bis unterhalb des Oberrohres bzw. bis zur Minimum-Markierung der Stütze im Rahmen stecken.

Fahren Sie niemals mit Ihrem Bike, wenn die Minimum-Markierung auf Ihrer Stütze sichtbar ist.

Pumpen Sie beide Reifen mit dem auf der Reifenflanke ausgewiesenen Druck auf. Mehr zum Thema Reifen und Schläuche finden Sie im Kapitel **„Die Laufräder – Reifen, Schläuche und Luftdruck“**. Führen Sie zum Abschluss der Montage die im Kapitel **„Vor der ersten Fahrt“** beschriebenen Prüfungen sorgfältig durch.

Nehmen Sie den Kettenstrebenschutz aus dem Karton mit den Kleinteilen und befestigen Sie diesen an der Kettenstrebe.

Nach den Montage- und Kontrollarbeiten müssen Sie Ihr Bike unbedingt auf einem flachen, nicht befahrenem Gelände (zum Beispiel auf einem Parkplatz) zur Probe fahren! Treten Fehler in der Montage oder der Einstellung während einer Fahrt im Straßenverkehr oder im Geländebetrieb auf, kann das den Verlust der Fahrkontrolle zur Folge haben!

Bringen Sie nun noch den weißen Reflektor am Lenker und den roten Reflektor an der Sattelstütze an.

Zuletzt müssen Sie Speichenreflektoren anbringen. Achten Sie darauf, dass Sie jeweils zwei Reflektoren gegenüber in den Speichen des Vorderrades und zwei Reflektoren gegenüber in den Speichen des Hinterrades montieren.

Kontrollieren Sie nach 100 bis 300 km abermals alle Schrauben auf festen Sitz gemäß den Drehmomentangaben. Mehr dazu in den Kapiteln **„Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen“**, **„Empfohlene Anzugsdrehmomente“** und **„Service- und Wartungsintervalle“**.

VERPACKEN IHRES BIKES

Wenn Sie Ihr Bike verpacken, z.B. um es zu einer Inspektion an unsere Meisterwerkstatt zu schicken oder, wenn Sie verreisen, müssen Sie einige Dinge beachten, damit Ihr Rad wohlbehalten am Zielort ankommt.

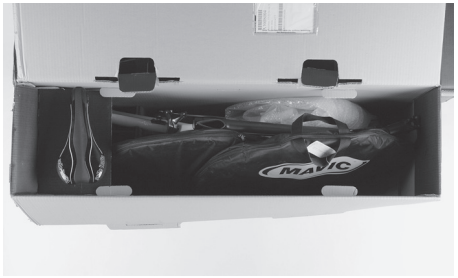
Ihrem BikeGuard liegt die Verpackungsanleitung **„So verpacken Sie Ihr Mountainbike“** bei. Halten Sie sich beim Verpacken Ihres Bikes immer genau an diese Anleitung.

Die Verpackungsanleitung, die Ihnen Schritt für Schritt erklärt, wie Sie Ihr Bike verpacken, finden Sie auch auf unserer Website www.purecycling.ch!

Sollten Sie mit dem Flugzeug verreisen, verpacken Sie Ihr Bike entweder in den BikeGuard oder verwenden Sie einen geeigneten Radkoffer, z.B. den BikeShuttle.

Beim Transport mit dem Kfz achten Sie auf eine sichere und rutschfreie Unterbringung. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, lesen Sie bitte die erweiterten Kapitel der Anleitung weiter hinten oder auf der beiliegenden CD oder wenden Sie sich an unsere Service-Hotline 0800 564731.

Der BikeShuttle



Der BikeGuard

Legen Sie das Fahrrad oder Teile davon nicht lose in den Innenraum Ihres Fahrzeuges. Herumrutschende Teile können Ihre Sicherheit gefährden.

Wurde Ihr Bike für den Versand nicht gemäß der beiliegenden Verpackungsanleitung verpackt, haben Sie keinen Anspruch auf Erstattung von eventuell entstehenden Transportschäden durch die Canyon Bicycles GmbH.

Bei großvolumigen Rahmenrohren besteht bei den meisten Klemmen von Radträgern Quetschgefahr! Carbonrahmen können dadurch im weiteren Gebrauch plötzlich versagen, Rahmen aus Aluminium bekommen sehr leicht Dellen. Es gibt aber spezielle, passende Modelle im Kfz-Zubehörhandel.

Achten Sie beim Transport mit dem Kfz darauf, dass sich keine Teile (Werkzeug, Gepäcktaschen, Kindersitze usw.) am Fahrrad befinden, die sich lösen können. **Unfallgefahr!**

UMGANG MIT SCHNELLSPANNERN UND STECKACHSEN

Trotz der einfachen Bedienungsweise von Schnellspannern geschehen immer wieder Unfälle durch falsche Handhabung.

Der Schnellspanner besteht im Wesentlichen aus zwei Bedienelementen:

- Der Handhebel auf einer Seite der Nabe: Er wandelt die Schließbewegung über einen Exzenter in eine Klemmkraft um.
- Die Klemmmutter auf der gegenüberliegenden Seite der Nabe: Mit ihr wird auf einer Gewindestange die Vorspannung eingestellt.

VORGEHENSWEISE ZUR SICHEREN BEFESTIGUNG DES LAUFRADES

- Öffnen Sie den Schnellspanner. Jetzt sollte der Schriftzug „OPEN“ lesbar sein.
- Bewegen Sie den Hebel wieder in Richtung der Klemmposition; erkennbar daran, dass auf dem Hebel von außen „CLOSE“ zu lesen ist. Zu Beginn der Schließbewegung bis ungefähr zur Hälfte des Hebelweges muss sich der Hebel sehr leicht, d.h. ohne Klemmwirkung, bewegen lassen.
- Während der zweiten Hälfte des Weges muss die Hebelkraft deutlich zunehmen. Zum Schluss lässt sich der Hebel nur schwer bewegen. Benutzen Sie den Daumenballen und ziehen Sie zur Unterstützung mit den Fingern an der Gabel oder am Rahmen, nicht jedoch an der Bremsscheibe.
- In der Endstellung muss der Hebel parallel zum Rad liegen. Er darf also nicht seitlich abstehen. Der Hebel muss so am Rahmen anliegen, dass er nicht unbeabsichtigt geöffnet werden kann.
- Überprüfen Sie den Sitz, indem Sie versuchen, den geschlossenen Hebel zu verdrehen.

Öffnen des Schnellspanners

Schließen des Schnellspanners

Fehlerhaft montierte Laufräder können zu schweren Stürzen und Unfällen führen!

Fahren Sie nie mit einem Fahrrad, dessen Laufradbefestigung Sie nicht vor Fahrtbeginn kontrolliert haben! Falls sich das Rad während der Fahrt löst, stürzen Sie!

Schließen Sie Laufräder, die mit Schnellspannern befestigt sind, zusammen mit dem Rahmen an einen festen Gegenstand an, wenn Sie das Rad abstellen.

- Wenn sich der Spannhebel im Kreis drehen lässt, ist der sichere Sitz des Laufrades nicht gewährleistet. Sie müssen ihn wieder öffnen und die Vorspannung erhöhen. Drehen Sie dazu die Mutter auf der Gegenseite im Uhrzeigersinn um eine halbe Umdrehung.
- Wiederholen Sie den Schließvorgang und überprüfen Sie den Sitz erneut. Lässt sich der Spannhebel nicht mehr drehen, klemmt der Spanner richtig.
- Heben Sie abschließend das Laufrad einige Zentimeter vom Boden und geben Sie ihm einen Klaps von oben auf den Reifen. Ein sicher befestigtes Rad bleibt in den Achsaufnahmen des Rahmens.

Zur Kontrolle des Schnellspanners am Sattel versuchen Sie, den Sattel gegenüber dem Rahmen zu verdrehen.

Schließen des Schnellspanners mit dem Daumenballen

Versuchen Sie den Sattel gegenüber dem Rahmen zu verdrehen

Achten Sie darauf, dass die Bedienungshebel beider Schnellspanner immer auf der linken Seite (der Gegenseite des Kettenantriebs) Ihres Bikes sind. So vermeiden Sie, das Vorderrad seitenverkehrt einzubauen.
Beim RockShox Maxle-Steckachsensystem liegt der Maxle-Spannhebel immer rechts.

Bei ungenügend geschlossenem Schnellspanner können sich die Laufräder lösen. **Akute Unfallgefahr!**

Ersetzen Sie bei Fahrrädern mit Scheibenbremsen den serienmäßigen Schnellspanner keinesfalls durch ein sogenanntes Leichtbauteil.

Schnellspanner können Sie durch eine Diebstahlsicherung ersetzen. Für diese benötigen Sie einen speziell kodierten Schlüssel oder einen Innensechskantschlüssel. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich bitte an unsere Service-Hotline 0800 564731.

HINWEISE ZUR MONTAGE VON LAUFRÄDERN MIT STECKACHSEN

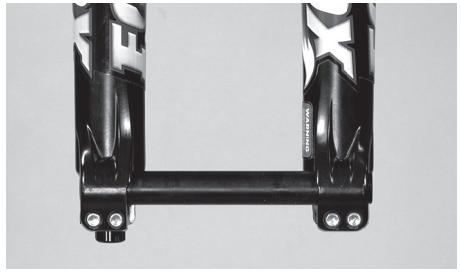
Steckachsen kommen dann zum Einsatz, wenn das Bike hohen Belastungen ausgesetzt ist, also z.B. bei Freeride, Downhill etc. oder Sprüngen. Sie geben den Federgabeln eine entsprechende Steifigkeit.

Derzeit gibt es sehr viele unterschiedliche Steckachsensysteme auf dem Markt. Einige Systeme werden mit Schnellspannern befestigt. Für andere Systeme benötigen Sie zur Montage bzw. Demontage eventuell spezielles Werkzeug.

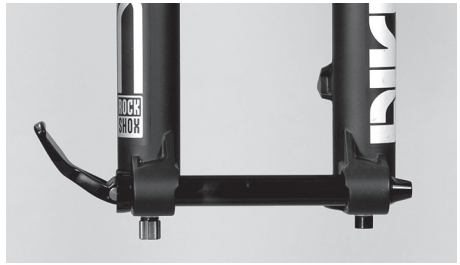
Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich bitte an unsere Service-Hotline 0800 564731.

Beim **konventionellen Steckachsensystem** schieben Sie die Steckachse so durch die Gabel und die Nabe hindurch, dass der Sechskantkopf in Fahrtrichtung gesehen rechts zum Liegen kommt. Lassen Sie die Gabel ein paar Mal einfedern, wenn die Achse montiert ist, so schließen Sie aus, dass sich die Achse verkantet. Schrauben Sie die Mutter auf die Achse und ziehen Sie diese fest. Ziehen Sie abschließend die 4 Innensechskant-Schrauben an der Vorderseite der Gabel an, das klemmt die Achse fest. Kontrollieren Sie die Schrauben nach ein bis zwei Betriebsstunden und danach alle 20 Stunden.

Beim **Maxle-Steckachsensystem** mit Spannhebel setzen Sie das Rad in die Gabel und fädeln die Bremsscheibe in den Bremssattel. Richten Sie das Rad zwischen den Radaufnahmen aus und schieben Sie die Achse mit geöffnetem Maxle-Schnellspannhebel von rechts durch die Radaufnahme und die Nabe.



Konventionelles Steckachsensystem (Fox-Gabel)



Maxle-Steckachsensystem (Rockshox-Gabel)

Wenn das Gewinde der Achse im Gewinde des linken Gabelholms greift, drehen Sie diese im Uhrzeigersinn handfest zu. Schließen Sie den Maxle-Schnellspannhebel wie einen üblichen Schnellspannhebel. Der Hebel muss sich zu Beginn leicht und ohne Klemmwirkung bewegen lassen, während der zweiten Hälfte des Weges muss die Hebelkraft deutlich zunehmen und zum Schluss nur noch sehr schwer bewegen lassen. Benutzen Sie Ihre Handfläche und ziehen Sie zur Unterstützung mit den Fingern am Gabelholm, jedoch niemals an einer Speiche oder der Bremsscheibe. Der Spannhebel darf sich nach dem Schließen nicht mehr drehen lassen.

Das **System E-Thru**, eine gemeinsame Entwicklung von Shimano und Fox, hat aus Gewichtsgründen eine 15 mm Steckachse. Eingebaut wird es wie das Maxle-System, bedient wird es ebenfalls mit einem Schnellspannhebel. Im Gegensatz zu herkömmlichen Schnellspannsystemen, ist beim E-Thru jedoch die Klemmmutter auf der gegenüberliegenden Seite des Schnellspannhebels mittels einer Schraube unbeweglich mit der Gabel verbunden.

Für die Demontage des Vorderrades benötigen Sie je nach Gabelhersteller und Steckachsensystem eventuell Werkzeuge. Für den Ausbau müssen Sie die Halterung der Achse an der Gabel lösen und anschließend die Achse komplett aus der Nabe entfernen. Für den Einbau des Vorderrades gehen Sie in umgekehrter Reihenfolge vor. Achten Sie darauf, dass alle Schrauben/Schnellspannsysteme ordnungsgemäß angezogen sind.

Steckachsensystem E-Thru

Werkzeug für Demontage

⚠ Verwenden Sie für die Befestigung der Achse niemals andere Werkzeuge als die vom Hersteller empfohlenen. Arbeiten Sie immer mit einem Drehmomentschlüssel. Tasten Sie sich von unten in kleinen Schritten (halbe Newtonmeter) an das vorgeschriebene maximale Drehmoment heran und prüfen Sie dazwischen immer wieder den festen Sitz des Bauteils. Überschreiten Sie das vom Hersteller angegebene maximale Drehmoment nicht! Wenn die Achse zu fest angezogen wird, können die Achse oder der Gabelholm beschädigt werden.

Neben Steckachsen für Gabeln, gibt es **Steckachsensysteme für den Hinterbau** z.B. das Syntace X-12 Steckachsensystem. Sie zeichnen sich insbesondere durch hohe Steifigkeit und geringes Gewicht aus. Das X-12-System gibt es in zwei verschiedenen Versionen:

- die Key-Version (mit Innensechskant-Schraube)
- die QR-Version (mit RWS-Schnellspannhebel)

Zum Ausbau des Hinterrades müssen Sie bei den Modellen Torque und Strive die oben am Ausfallende liegende Schraube (Schaltaugenbefestigung) zwei bie drei Umdrehungen lösen.

Lösen Sie die Achse (je nach System mit einem Innensechskantschlüssel oder dem Schnellspanner) und ziehen Sie sie heraus. Anschließend können Sie das Hinterrad wie gewohnt ausbauen.

Achten Sie beim Einbau darauf, dass Sie die Achse nicht vor dem Einbau des Hinterrades in die Nabe stecken.

Der Einbau kann wie gewohnt erfolgen. Mittels der Einfädelhilfe muss das Hinterrad jedoch nicht justiert werden, da es automatisch an der richtigen Position sitzt. Nach dem Einbau des Hinterrades können Sie die Achse einstecken und festziehen.

Drehen Sie bei den Modellen Torque und Strive die Schaltaugenbefestigung mit 6 Nm fest.

Steckachsensystem Syntace X-12

Einfädelhilfe Syntace X-12

Verwenden Sie niemals andere Werkzeuge, um die Achse zu befestigen. Wenn die Achse zu fest angezogen wird, können die Achse oder der Gabelholm beschädigt werden.

Die Hersteller von Steckachsensystemen liefern für gewöhnlich ausführliche Anleitungen mit. Lesen Sie sie aufmerksam durch, bevor Sie das Laufrad ausbauen oder Wartungsarbeiten durchführen.

WAS MUSS ICH BEI AN- UND UMBAUTEN BEACHTEN?

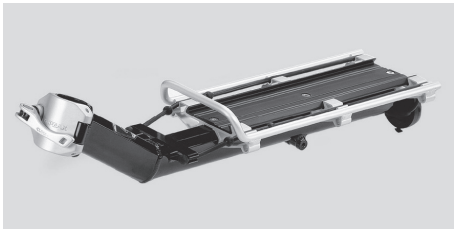
Fahrräder sind Sportgeräte, die für den jeweiligen Einsatzzweck ausgestattet sind. Beachten Sie, dass die Montage von Schutzblechen oder ähnlichem die Funktion und damit die Fahrsicherheit beeinträchtigen kann. Vor dem Kauf und der Montage von Zubehör müssen Sie prüfen, ob dieses Zubehör zu Ihrem Bike kompatibel ist. Bei zusätzlichen Klingeln oder Hupen sowie Beleuchtungseinrichtungen müssen Sie genau prüfen, ob dieses Zubehör erlaubt und geprüft und damit für den Straßenverkehr zugelassen ist. Batterie-/Akkuleuchten müssen mit der Schlangenlinie und dem Buchstaben „K" gekennzeichnet sein (vgl. Kapitel **„Gesetzliche Anforderungen"**).

Wenn Sie einen Gepäckträger oder Kindersitz montieren oder einen Kinderanhänger ziehen wollen, schauen Sie zuerst im Kapitel **„Die bestimmungsgemäße Nutzung"** nach, ob dies möglich ist. Wenn dies grundsätzlich der Fall ist, erkundigen Sie sich bei unserer Service-Hotline 0800 56473I nach geeigneten Modellen.

Führen Sie nur Arbeiten durch, die Sie zu hundert Prozent beherrschen.

Lenker, Lenkervorbauten und Gabeln sollten immer durch fachkundige Mechaniker gewechselt werden. Beachten Sie in jedem Fall die Bedienungsanleitung des Zubehörherstellers. Bei der Montage von anderen Komponenten und von Zubehör sind Sie immer selbst für die fachgerechte Montage der Bauteile verantwortlich. Geben Sie Ihr Bike beim geringsten Zweifel in unsere Meisterwerkstatt.

Bike mit Schutzblechen



Gepäckträger

Nachträglich angebrachtes Zubehör, z.B. Schutzbleche, Gepäckträger etc., kann die Funktion Ihres Bikes beeinträchtigen: benutzen Sie daher vorzugsweise Zubehör aus unserem Sortiment. So ist sichergestellt, passende Bauteile verwendet zu haben.

Im Falle einer fehlerhaften Montage können sich lösende oder abbrechende Bauteile zu schweren Stürzen führen. Ziehen Sie sicherheitsrelevante Verschraubungen mit vorgeschriebenen Drehmomenten an.

Bei allen Fragen zur Montage von Zubehör, zur Kompatibilität von Bauteilen oder bei Umbauten lesen Sie bitte die erweiterten Kapitel der Anleitung weiter hinten oder auf der beiliegenden CD oder nehmen Sie Kontakt mit unserer Service-Hotline 0800 56473I auf.

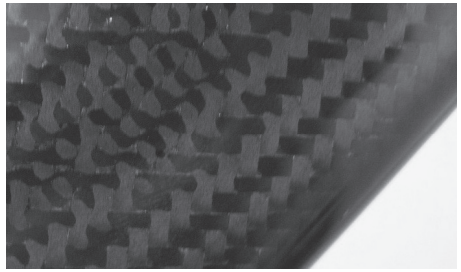
BESONDERHEITEN DES WERKSTOFFES CARBON

Der Werkstoff Carbon, richtig: kohlefaserverstärkter Kunststoff oder kurz CFK genannt, weist gegenüber anderen, üblichen Leichtbaumaterialien einige Besonderheiten auf. Die Kenntnis dieser Eigenschaften ist äußerst wichtig, damit Sie lange Freude an Ihrem hochwertigen Bike haben und Sie sich jederzeit auf Ihr Material verlassen können.

Kohlefaserverstärkter Kunststoff hat im Radrennsport seine Eignung mit zahllosen Siegen bewiesen. Dieses Material ermöglicht bei materialgerechter Konstruktion, Verarbeitung und Behandlung extrem feste und hoch belastbare Bauteile mit sehr geringem Gewicht.

Eine sehr besondere Eigenschaft ist jedoch die Sprödigkeit des Materials. Durch diesen Nachteil verformt sich Carbon bei einer Belastung nicht bleibend, obwohl die innere Struktur schon beschädigt sein kann. Die Fasern können sich im Extremfall voneinander lösen, die sogenannte Delamination tritt ein, wodurch die Festigkeit des Bauteils stark nachlässt. Die eventuell eingetretene Überbeanspruchung, welche die inneren Fasern bereits beschädigt hat, sind nicht durch Verbiegungen wie bei Stahl oder Aluminium erkennbar. Aus diesem Grund kann ein Carbonteil nach einer Überlastung im weiteren Gebrauch versagen, was zum Sturz mit nicht vorhersehbaren Folgen führen kann. Wir legen es Ihnen nahe, dass Sie das Bauteil oder besser noch Ihr ganzes Bike nach einem Zwischenfall durch unsere Meisterwerkstatt untersuchen lassen!

Stellen Sie Ihr Bike stets sorgsam und kippsicher ab. Carbonrahmen und -teile können schon durch bloßes Umfallen beschädigt werden.



Der Werkstoff Carbon

Seien Sie beim Fahren aufmerksam. Wenn Ihr CFK-Bauteil Knackgeräusche von sich gibt, kann dies der Hinweis auf einen drohenden Materialdefekt sein. Benutzen Sie Ihr Rad nicht weiter, sondern rufen Sie unsere Werkstatt-Hotline an um das weitere Vorgehen zu besprechen. Lassen Sie Bauteile aus CFK im Interesse Ihrer Sicherheit niemals reparieren! Tauschen Sie ein beschädigtes Bauteil umgehend aus und verhindern Sie unbedingt eine Weiterbenutzung durch Dritte.

Bauteile aus Carbon dürfen niemals mit hohen Temperaturen in Berührung kommen, wie sie zum Beispiel bei einer Pulverbeschichtung oder auch Einbrenn-Lackierung nötig sind. Die dabei nötige Hitze könnte das Bauteil zerstören. Vermeiden Sie auch die Aufbewahrung im Kraftfahrzeug bei starker Sonneneinstrahlung sowie die Lagerung in der Nähe von Wärmequellen.

Bei großvolumigen Rahmenrohren besteht bei den meisten Klemmen von Radträgern Quetschgefahr! Carbonrahmen können dadurch im weiteren Gebrauch plötzlich versagen. Es gibt spezielle, passende Modelle im Kfz-Zubehörhandel.

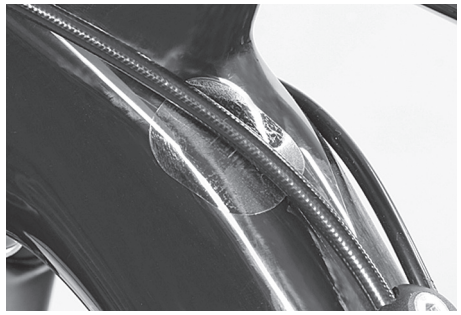
Das maximale Gesamtgewicht von Fahrer, Gepäck (Rucksack) und Fahrrad darf 100 kg nicht überschreiten. Anhänger sind grundsätzlich nicht erlaubt!

PFLEGEHINWEISE

Reinigen Sie Bauteile aus kohlefaserverstärktem Kunststoff mit einem weichen Lappen und klarem Wasser, gegebenenfalls mit etwas zugegebenem Spülmittel. Hartnäckig anhaftendes Öl oder Fett können Sie mit einem Reinigungsmittel auf Petroleumbasis entfernen. Verwenden Sie niemals Entfetter, die Aceton, Trichlorethylen, Methylchlorid etc. enthalten, oder Lösungsmittel bzw. lösungsmittelhaltige, nicht neutrale oder chemische Reinigungsmittel, die die Oberfläche angreifen!

Um die Oberfläche zu schützen und zum Glänzen zu bringen, können Sie Autowachs benutzen. Poliermittel oder Lackreiniger enthalten feste Bestandteile, die die Oberfläche angreifen können.

Reinigen mit Wasser und weichem Lappen



Spezielle Aufkleber schützen Carbon vor Beschädigungen

Klemmen Sie CFK-Rahmen oder -Sattelstützen nicht in Montageständer! Das kann sie beschädigen. Montieren Sie eine solide (Alu-)Sattelstütze und klemmen Sie diese oder verwenden Sie einen Ständer, der den Rahmen innen an drei Punkten aufspannt oder Gabel und Tretlagergehäuse aufnimmt

Bauteile aus CFK haben, wie alle sehr leicht gebauten Teile, nur eine begrenzte Lebensdauer. Tauschen Sie deshalb Lenker, Sattelstützen, Carbonlaufräder und Vorbauten in regelmäßigen Abständen, je nach Nutzung und Belastung, z.B. alle 3 Jahre oder nach 15.000 km aus, auch wenn diese keinen Unfall oder ähnliche Ereignisse durchlebt haben.

Schützen Sie die gefährdeten Stellen Ihres Carbonrahmens, z.B. die Unterseite des Unterrohrs, mit speziellen Aufklebern gegen Beschädigungen durch scheuernde Züge oder Steinschlag.

Vermeiden Sie es grundsätzlich, Carbon-Bauteile zu fetten. Das Fett lagert sich in der Oberfläche ein und verhindert durch verringerte Reibbeiwerte eine sichere Klemmung innerhalb der erlaubten Anzugsmomente. Einmal gefettete Carbon-Komponenten können unter Umständen nie mehr sicher geklemmt werden!

Kontrollieren Sie regelmäßig, z.B. beim Reinigen Ihres Rades, ob Ihr CFK Bauteil äußerliche Schäden wie Kerben, Risse, Beulen, Verfärbungen etc. aufweist. Bleibt der Lappen irgendwo hängen, muss diese Stelle untersucht werden. Benutzen Sie das Bike nicht mehr. Kontaktieren Sie umgehend unsere Service-Hotline 0800 564731.

BESONDERHEITEN VON FREERIDE-BIKES

Fourcross, Dual Slalom, Downhill und Freeriden gehören zu den härtesten Sportarten, die Sie mit dem Fahrrad ausüben können. Mensch und Material sind durch Springen, Stufen fahren, schnelle Abfahrten und scharfe Kurven in verblocktem oder stark unebenem Gelände etc. hohen Belastungen ausgesetzt. Das heißt, für solche Sportarten muss das Rad sehr haltbar und ggf. gut gefedert sein. Ein Cross Country-, Touren- oder Marathon-Mountainbike würde versagen, ein schwerer Unfall wäre die Folge.

Selbst wenn Bikes für die oben genannten Bereiche für sportlichen und harten Einsatz gebaut sind, halten sie nicht jede Belastung aus. Vor allem unter folgenden Umständen wird das Material über die Maßen beansprucht und könnte versagen:

- Inkorrekt ausgeführte Sprünge, auf scharfe Kanten oder Sprünge, bei denen nur das Vorderrad aufkommt, zu kurz gesprungen wird oder Tricks, die vor der Landung nicht beendet werden
- Landungen im Gegenhang, zwischen zwei Hängen, im flachen Bereich (Flat) bei Sprüngen, mit Rotation, quer zur Fahrbahn oder mit den Händen nicht am Lenker/den Füßen nicht auf den Pedalen

Folgendes sollten Sie zudem vermeiden, da es das Material über Gebühr beansprucht und zu einem vorzeitigen Verschleiß oder gar Versagen führen kann:

- Übermäßige Beanspruchung der Kette durch Fahren mit zu geringer Kettenspannung
- Unsachgemäßes Grinden (Rutschen auf Kette oder Kettenblatt)
- Übermäßige Beanspruchung der Laufräder durch Fahren mit zu geringem Luftdruck
- Übermäßige Beanspruchung des Rahmens und der Teile durch Fahren mit zu weich eingestellten Federelementen oder Rutschen auf Rahmen und Ausfallenden

Torque Playzone

Tragen Sie immer spezielle Schutzkleidung

Bauteile an Freeride-Bikes sind hohen Belastungen ausgesetzt. Überprüfen Sie die Bauteile Ihres Freeride-Bikes jährlich und tauschen Sie Bauteile ggf. aus.

Bikes für Dirtbiken, Fourcross, Dual Slalom, Downhill und Freeriden sind reinrassige Sportgeräte. Überschätzen Sie sich zu Ihrer eigenen Sicherheit nicht. Manche Aktion oder Show eines Profis sieht einfach aus, birgt aber Gefahren für Leib und Leben. Tragen Sie stets ausreichende und spezielle Schutzkleidung.

EINSTELLEN DER RICHTIGEN SATTELHÖHE

Bei Dirt-, Freeride-, Dual-Slalom-, Downhill-Bikes etc. sind, je nach Einsatz, unterschiedliche Sattel-Einstellungen notwendig. Die Sitzposition ist nicht vergleichbar mit der auf anderen Rädern, es geht um maximale Kontrolle und Beweglichkeit auf dem Rad.

Wenn Sie **längere Strecken** zurücklegen, wird die erforderliche Sitzhöhe durch den Tretvorgang festgelegt. Beim Treten sollten die Ballen über der Mitte der Pedalachse stehen. Das Bein darf in der untersten Stellung der Tretkurbel, der weitesten Entfernung des Pedals vom Sattel, nicht maximal durchgestreckt sein, sonst wird das Pedalieren unrund.

Überprüfen Sie die Sitzhöhe anhand der folgenden, einfach durchzuführenden Methode. Voraussetzung ist, dass Sie Schuhwerk mit flacher Sohle tragen. Setzen Sie sich auf den Sattel und stellen Sie die Ferse auf das Pedal, das sich in der untersten Position befindet. In dieser Stellung sollte das Bein ganz durchgestreckt sein. Achten Sie darauf, dass die Hüfte gerade bleibt.

Wenn Sie sportlich **freeriden, downhill** fahren etc., ist der Sattel sehr tief eingestellt und in der Regel nach hinten gekippt. Fragen Sie Ihren Trainer, Ihren Verein oder unsere Service-Hotline 0800 564731 nach der richtigen Sitzposition.

Eine Anleitung zum Verstellen des Sattels finden Sie im Kapitel **„Anpassen des Bikes an den Fahrer“**.

Bei höhenverstellbaren Sattelstützen, wie z.B. die Reverb von RockShox, gelingt die Höhenverstellung mittels Knopfdruck vom Lenker aus. Lesen Sie die Bedienungsanleitung auf der beiliegenden CD.

Ein tiefer gestellter Sattel empfiehlt sich generell bei steilen Abfahrten mit dem MTB. Bei längeren Fahrten mit tiefem Sattel können Knieprobleme auftreten.

Strive

Beim Freeriden etc. ist der Sattel in der Regel nach hinten gekippt

Höhenverstellbare Sattelstütze

Mountainbikes dieser Typen können bereits nach einer Saison soweit verschlissen sein, dass wesentliche und/oder tragende Teile ausgewechselt werden müssen. Bringen Sie Fahrräder dieser Typen mindestens alle 3 bis 4 Monate zu einem gründlichen Check.

NACH EINEM STURZ

1. Prüfen Sie, ob die Laufräder noch fest in den Radaufnahmen (Ausfallenden) geklemmt sind und ob die Felgen mittig im Rahmen bzw. der Gabel stehen. Versetzen Sie die Räder in Drehung. So können Sie kontrollieren, ob das Rad rund läuft. Wenn das Laufrad einen sichtbaren Schlag hat, muss das Laufrad zentriert werden. Näheres in den Kapiteln **„Die Bremsanlage“** sowie **„Die Laufräder“**.

2. Kontrollieren Sie, ob Lenker und Vorbau nicht verbogen oder angebrochen sind und ob diese noch gerade stehen. Prüfen Sie, ob der Vorbau fest in der Gabel sitzt, indem Sie versuchen, den Lenker gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen. Stützen Sie sich auch kurz auf die Bremsgriffe, um den sicheren Halt des Lenkers im Vorbau zu checken. Näheres in den Kapiteln **„Anpassen des Bikes an den Fahrer“** und **„Das Lenkungslager“**.

3. Schauen Sie, ob die Kette noch auf den Kettenblättern und den Ritzeln liegt. Ist das Rad auf die Schaltungsseite gestürzt, sollten Sie die Schaltungsfunktion überprüfen. Bitten Sie einen Helfer, das Rad am Sattel hochzuheben, und schalten Sie mit dem Schaltwerk vorsichtig die Gänge durch. Besonders zu den kleinen Gängen hin, wenn die Kette auf die größeren Ritzel klettert, müssen Sie darauf achten, wie weit sich das Schaltwerk den Speichen nähert. Ein verbogenes Schaltwerk oder ein verbogenes Ausfallende können dazu führen, dass das Schaltwerk in die Speichen gerät – **Sturzgefahr!**

Prüfen Sie, ob die Laufräder noch sicher geklemmt sind

Versuchen Sie den Lenker gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen

Schauen Sie von hinten auf das Zahnkranzpaket und prüfen Sie, ob die Leitrollen des Schaltwerkes genau unter den Zahnspitzen des passenden Ritzels liegen

Beachten Sie auch die Hinweise im Kapitel **„Besonderheiten des Werkstoffes Carbon“**.

Schaltwerk, Hinterrad und Rahmen können beschädigt werden. Überprüfen Sie den Umwerfer. Ist er verschoben, kann die Kette herunterfallen, das Rad verliert den Antrieb (siehe auch Kapitel **„Die Schaltung“**).

4. Peilen Sie über den Sattel entlang des Oberrohres oder zum Tretlagergehäuse, um sicherzustellen, dass er nicht verdreht ist.

5. Heben Sie das Rad wenige Zentimeter an und lassen Sie es auf den Boden springen. Entstehen dabei Geräusche, sollten Sie nach losen Schraubverbindungen suchen.

6. Schauen Sie zum Abschluss noch einmal über das ganze Fahrrad, um eventuell entstandene Verbiegungen, Verfärbungen oder Risse zu erkennen.

Fahren Sie mit dem Rad sehr vorsichtig zurück und nur, wenn es die Prüfung untadelig bestanden hat. Vermeiden Sie starkes Beschleunigen und Bremsen und gehen Sie nicht in den Wiegetritt.

Wenn Sie Zweifel an der Tauglichkeit Ihres Rades haben, lassen Sie sich mit dem Kraftfahrzeug abholen, statt ein Sicherheitsrisiko einzugehen. Zuhause angekommen, muss das Rad noch einmal gründlich untersucht werden. Beschädigte Teile müssen repariert oder ersetzt werden. Lesen Sie bitte die erweiterten Kapitel der Anleitung weiter hinten oder auf der beiliegenden CD oder kontaktieren Sie uns. E-Mail: info@purecycling.ch.

Bauteile aus Carbon, die eine stoßartige Kraft erlitten haben sowie verbogene Teile aus Aluminium können unvermittelt brechen. Sie dürfen auch nicht gerichtet, d.h. nicht gerade gebogen werden, denn auch danach besteht akute Bruchgefahr. Dies gilt insbesondere für die Gabel, den Lenker, den Vorbau, die Kurbeln, die Sattelstützen und die Pedale. Im Zweifel ist ein Tausch dieser Teile immer die bessere Wahl, denn Ihre Sicherheit geht vor.

Prüfen Sie, dass das Schaltwerk nicht mit den Speichen in Kontakt kommen kann

Peilen Sie über den Sattel entlang des Oberrohres, um sicherzustellen, dass er nicht verdreht ist

Tauschen Sie Leichtbauteile zu Ihrer eigenen Sicherheit nach einem Sturz aus

RAHMENSETS - AUFBAUHINWEISE TECHNISCHE DATEN

Pure Cycling bietet die hochwertigen Carbon- und Aluminium-Rahmen auch einzeln zur individuellen Bestückung mit Teilen an.

Die Gabeln für Mountainbike-Rahmen müssen unter Beachtung der passenden Federwegslänge gewählt werden. Kontaktieren Sie im Zweifelsfall unsere Service-Hotline 0800 564731.

Derjenige, der den Rahmen komplettiert und die Anbauteile montiert, muss deshalb die Kompatibilität der Teile und die Montagequalität sicherstellen. Aufgrund einer unüberschaubaren Anzahl von Anbauteilen ist es nicht möglich, dass die Canyon Bicycles GmbH in dieser Anleitung die gesamte Bandbreite der Möglichkeiten abdeckt. Die Canyon Bicycles GmbH kann nicht für jede mögliche Zusammenstellung von Bauteilen verantwortlich gemacht werden.

Wir empfehlen Ihnen auch eindringlich, die Anleitungen der Teilehersteller sorgfältig durchzulesen. Grundsätzlich können Fehler in der Zusammenstellung dazu führen, dass Ihr Bike unsicher ist. Wir empfehlen Ihnen deshalb, die Montage von einem Fachmann oder in unserer Meisterwerkstatt durchführen zu lassen. Muten Sie sich im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit nicht zuviel zu.

Rahmenset des Nerve XC

Lassen Sie Ihr Bike in unserer Meisterwerkstatt montieren!

Je nach Erfahrung und/oder handwerklichem Geschick des Durchführenden kann diese Anleitung ergänzungsbedürftig sein. Manche Arbeiten können zusätzliches (Spezial-) Werkzeug, z.B. spezielle Abzieher oder zusätzliche Anleitungen, erfordern.

Klemmen Sie die Rahmen nicht an den Rohren in einen Montageständer! Die dünnwandigen Rohre können beschädigt werden. Montieren Sie zuerst eine solide (Aluminium-) Sattelstütze und klemmen Sie diese in den Ständer, oder verwenden Sie einen Montageständer, der den Rahmen entweder innen an drei Punkten aufspannt oder aber die Gabel und das Tretlagergehäuse aufnimmt.

Die Rahmen sind montagefertig vorbereitet, d.h. die Gewinde sind geschnitten, die Lagersitze und das Sitzrohr sind ausgerieben. Ein Nacharbeiten des Rahmens ist nicht erforderlich. Verändern Sie den Rahmen und dessen Funktionsteile, z.B. die verstellbare Zugführung etc., nicht durch Auffeilen, Bohren oder ähnliches.

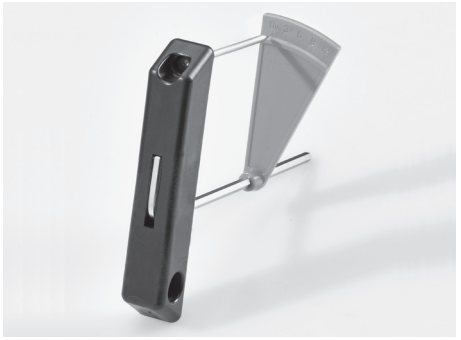
Montieren Sie alle Anbauteile (Ausnahme: Carbon-Sattelstützen, Vorbauten auf Gabeln mit Carbonschaft und alle Stützen in Carbon-Rahmen) mit hochwertigem Montagefett an den Rahmen. So vermeiden Sie Korrosion. Andernfalls können Sie möglicherweise Ihr Bike nach einiger Zeit nicht mehr demontieren.

Bei unseren Bikes sind das Lenkungslager und die Gabel bereits montiert.

Tasten Sie sich stets von unten an die maximalen Drehmomente heran und kontrollieren Sie den sicheren Sitz der Bauteile, wie dies in den entsprechenden Kapiteln beschrieben wird.

Für Teile, bei denen keine Drehmomentspannen vorliegen, ziehen Sie die Schrauben schrittweise bis zum maximalen Drehmoment an und kontrollieren Sie dazwischen immer wieder den festen Sitz des Bauteils.

Beachten Sie stets die Drehmomentangaben



Arbeiten Sie nie ohne einen Drehmomentschlüssel

Es ist nur die Verwendung des mitgelieferten Vorbaus erlaubt.

Derjenige, der den Rahmen zum vollständigen Fahrrad komplettiert, muss selbst dafür Sorge tragen, dass die Zusammenstellung der Teile gemäß den Richtlinien der Hersteller, den allgemeinen Normen und dem Stand von Wissenschaft und Technik durchgeführt wird. Wenn Fragen hinsichtlich der Kompatibilität einzelner Teile zum Rahmen bestehen, rufen Sie unsere Service-Hotline 0800 564731 an.

Am Lux MR und Ultimate CF-Rahmen wurden alle Carbonfasern für den Einsatz im Fahrbetrieb belastungsgerecht verarbeitet. Die genieteten Zuganschläge dürfen deshalb nur in Richtung des Schalt- oder Bremszugverlaufs belastet werden. Ziehen Sie nicht schräg von oder entgegen der Verlaufsrichtung an den Zügen, d.h. vom Rahmen weg, z.B. um diese vorzudehnen. Eine Beschädigung des Rahmens kann dabei nicht ausgeschlossen werden.

Auf einigen Bauteilen sind die Anzugsmomente aufgedruckt oder aufgeklebt. Halten Sie sich an diese Werte. Beachten Sie unbedingt die beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller!

LENKUNGSLAGER BZW. STEUERSATZ

Alle Rahmen werden mit eingepressten Schalen und integriertem Steuersatz (integrated headset) ausgeliefert.

FEDERGABELN

Mountainbike-Rahmen können mit einer Federgabel Ihrer Wahl bestückt werden.

Beachten Sie die Einbauhöhe der Gabel, die zur Geometrie des Rahmens passen muss. Die Einbauhöhen für Ihre Federgabel sowie die Maße des Nenndurchmessers des Gabelschaftes finden Sie auf unserer Website www.purecycling.ch.

Die Montage einer anderen Gabel führt zumindest zu einem verschlechterten Fahrverhalten. Unter Umständen kann Ihr Bike unkontrollierbar werden – **Sturzgefahr!** Beachten Sie auch, dass sich der Gabelkopf frei unter dem Rahmen durchdrehen können muss.

Der Gabelkopf muss sich berührungsfrei unter dem Rahmen drehen lassen

Beachten Sie die Einbauhöhe der Federgabel

Eine nicht passende Gabel verändert das Fahrverhalten mitunter bis hin zur Unkontrollierbarkeit des Rades.

TRET-INNENLAGER

Alle Rahmen: BSA/BSC 1.370x24T,
(rechte Seite Linksgewinde!)
Gehäusebreite :

Mountainbikes	68 mm
Modell Torque	73 mm
Pressfit	92 mm
	(bzw. 89,5 mm mit 2,5 mm Spacer)

Übliche Cartridge-Lagerungen können direkt mit hochwertigem Montagefett montiert werden. Halten Sie sich an die Drehmomente des Lagerherstellers.

HINTERBAUBREITE

Alle Mountainbike-Rahmen:	135 mm
Hinterbaubreite bei XI2:	142 mm

WECHSELBARES SCHALTAUGE

Die wechselbaren Schaltaugen sind an allen Rahmen ausreichend befestigt. Halten Sie sich an ein Drehmoment von 1,5 Nm. Überschreiten Sie keinesfalls das maximale Drehmoment von 1,5 Nm.

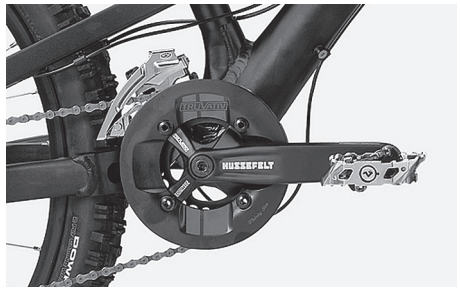
Ausnahme: Strive	6 Nm

FLASCHENHALTER

Halten Sie sich an ein maximales Drehmoment von 4,5 Nm. Überschreiten Sie keinesfalls das maximale Drehmoment von 4,5 Nm.

ZUGANSCHLÄGE

Belasten Sie die entsprechend dem Kraftverlauf genieteten Zuganschläge am Ultimate CF und Spectral Rahmen nur in Richtung des Schalt- oder Bremszugverlaufs. Schräg oder entgegen der Verlaufsrichtung liegende Belastung kann zu einer Beschädigung des Rahmens führen.



Überschreiten Sie die Drehmomente der Lagerhersteller nicht

Beim Austausch des wechselbaren Schaltauges dürfen sie keinesfalls das maximale Drehmoment von 1,5 Nm überschreiten

Halten Sie sich beim Flaschenhalter an ein maximales Drehmoment von 4,5 Nm

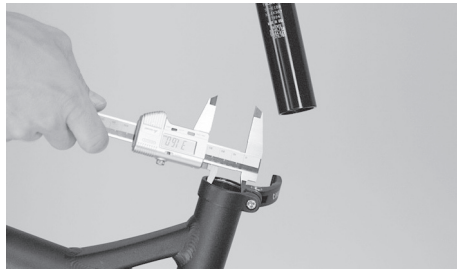
Achten Sie beim Tausch des Schaltauges darauf, dass Sie zwischen Schaltauge und Rahmen etwas Fett auftragen!

SATTELSTÜTZE

Ihre neue Sattelstütze muss in jedem Fall denselben Nenn-Durchmesser wie das Sitzrohr Ihres Rahmens haben. Die Stütze muss ohne Drücken oder Drehen leicht in den Rahmen gleiten. Verschiedene Maße von Rahmen und Stütze können zu einem Versagen der Sattelstütze führen.

Bevor Sie die Stütze in den Rahmen montieren, stellen Sie sicher, dass das Sitzrohr absolut frei von scharfen Kanten oder Graten ist. Bei der Verwendung einer Carbon-Sattelstütze oder bei einem Carbon-Sitzrohr müssen beide Teile auch fett- bzw. ölfrei sein. Säubern und entgraten Sie das Sitzrohr, wenn notwendig.

Drehen Sie die Schraube bzw. den Schnellspanner der Sattelrohrklemmung nicht zu fest an. Beachten Sie die Hinweise im Kapitel **„Einstellen der richtigen Sitzhöhe“** sowie die zulässigen Anzugsdrehmomente im Kapitel **„Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen“** und berücksichtigen Sie ebenso die Vorgaben des Komponentenherstellers. Ein Überdrehen kann eine Beschädigung der Sattelstütze zur Folge haben und damit für einen Unfall und/oder Verletzungen des Fahrers verantwortlich sein.



Achten Sie darauf, dass die Sattelstütze einwandfrei zum Rahmen passt

Ziehen Sie den Schnellspanner nicht zu fest an

Verwenden Sie die spezielle Carbon-Montagepaste, um einen sicheren Sitz der Sattelstütze zu erzielen.

Beachten Sie die Hinweise zu den Sattelstützendurchmessern unter www.purecycling.ch

Nicht exakt übereinstimmende Durchmesser von Sitzrohr und Sattelstütze können zu einem Bruch des Rahmens oder einer CFK-Sattelstütze führen. Ein Unfall oder eine Verletzung des Fahrers kann die Folge sein.

Carbon-Sattelstützen oder Sitzrohre von Carbon-Rahmen dürfen niemals gefettet werden.

Ihre Sattelstütze muss mindestens bis unterhalb des Oberrohres bzw. bis zur Minimum-Markierung der Stütze im Rahmen stecken. Fahren Sie niemals mit Ihrem Bike, wenn die Minimum-Markierung auf Ihrer Stütze sichtbar ist.

ANPASSEN DES BIKES AN DEN FAHRER

Es ist einerlei, ob Sie windschnittig auf einem Cross-Country-Racer oder entspannt auf einem Nerve All-Mountain-Bike unterwegs sein möchten. Die (Sitz-) Position ist wesentlich für Ihr Wohlbefinden und Ihre Leistungsentfaltung auf Ihrem Bike. Stellen Sie deshalb Sattel und Lenker Ihres Bikes möglichst genau auf Ihre Bedürfnisse ein.

Grundsätzlich ist ein Mountainbike ein Sportgerät. Allein schon daher stellt ein Mountainbike gewisse Grundvoraussetzungen an die Rumpf-, Schulter- und Nackenmuskulatur.

Die Körpergröße des Fahrers ist entscheidend für die Wahl der Rahmenhöhe Ihres Bikes. Mit der Wahl eines Fahrradtyps wird die Körperhaltung schon grob festgelegt. Verschiedene Bauteile an Ihrem Bike sind jedoch so konzipiert, dass sie in einem gewissen Maß auf Ihre Körperproportionen eingestellt werden können. Dazu gehören die Sattelstütze, der Lenkervorbau und die Bremsgriffe.

Beachten Sie bei der Wahl der Rahmengröße, dass Ihnen die Überstandhöhe genügend Schrittfreiheit bietet, so dass Sie nicht schmerzhaft auf dem Oberrohr aufsetzen können.

Mit dem Perfect Position System (PPS) steht Ihnen ein Werkzeug zur Verfügung, mit dem Sie Ihr Bike auch ohne Probefahrt in der exakt passenden Größe auswählen können. Sie finden das PPS auf unserer Website www.purecycling.ch .

Der Rahmen muss genügend Schrittfreiheit bieten

Typische Haltung eines Marathonfahrers

Typische Haltung eines Freeriders beim Abfahren

Zu allen im Folgenden beschriebenen Arbeiten gehört etwas Erfahrung, geeignetes Werkzeug und handwerkliches Geschick. Machen Sie nach der Montage unbedingt den Kurzcheck (Kapitel **„Vor jeder Fahrt“**) und führen Sie eine Probefahrt auf einem unbelebten Platz oder auf einer einsamen Straße durch. So können Sie gefahrlos alles noch einmal überprüfen. Sollten Sie Bedenken haben, ist es besser, ausschließlich die Positionskontrolle durchzuführen. Geben Sie Ihr Bike gegebenenfalls in fachkundige Hände.

EINSTELLEN DER RICHTIGEN SITZHÖHE

Die erforderliche Sitzhöhe richtet sich bei Cross Country-, Marathon- und Tourenfahrern nach dem Tretvorgang.

Wichtig: Beim Treten sollen die Ballen der großen Zehen über der Mitte der Pedalachse stehen. Das Bein darf dann in der untersten Stellung der Tretkurbel nicht maximal durchgestreckt sein. Ist der Sattel zu hoch, überwindet man diesen tiefsten Punkt relativ schwer; das Pedalieren wird unrund. Ist der Sattel zu tief, werden Knieschmerzen die Folge sein. Überprüfen Sie daher die Sitzhöhe anhand der folgenden, einfach durchzuführenden Methode. Benutzen Sie dafür Schuhwerk mit einer flachen Sohle.

- Setzen Sie sich auf den Sattel und stellen Sie die Ferse auf das Pedal, welches sich in der untersten Position befindet. In dieser Stellung muss das Bein ganz durchgestreckt sein. Achten Sie darauf, dass die Hüfte gerade bleibt.

Um die Sitzhöhe einzustellen, müssen Sie die Sattelklemmbolzen oder den Schnellspanner lösen (lesen Sie vorher das Kapitel **„Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“**). Lösen Sie die Sattelstützenschraube mit einem geeigneten Werkzeug durch Drehen entgegen dem Uhrzeigersinn.

Ziehen Sie die Sattelstütze nicht über die am Schaft vorhandene Markierung hinaus. Bei Rahmen mit längerem, über das Oberrohr hinausragendem Sitzrohr muss die Sattelstütze mindestens bis unterhalb des Oberrohres hinein geschoben werden! Das kann zu einer Mindesteinstecktiefe von 10 Zentimetern und mehr führen.

Um die Sitzhöhe einzustellen, müssen Sie den Schnellspanner der Sattelklemmung lösen

Wenn die Ferse auf dem Pedal steht, welches sich in der untersten Position befindet, muss das Bein ganz durchgestreckt sein

Sattelstützen und Rahmen können unterschiedliche Mindesteinstecktiefen vorschreiben. Wählen Sie die jeweils größere vorgeschriebene Einstecktiefe.

Überprüfen Sie die Sitzposition bei Heranwachsenden regelmäßig alle 2-3 Monate.

Fetten Sie in keinem Fall das Sitzrohr eines Rahmens aus Carbon, wenn keine Aluminiumhülse vorhanden ist. Wenn Sie eine Carbonsattelstütze verwenden, dürfen Sie selbst Rahmen aus Metall nicht fetten. Einmal gefettete Carbonkomponenten können unter Umständen nie mehr sicher geklemmt werden!

- Die gelöste Sattelstütze kann jetzt in der Höhe verschoben werden. Achten Sie darauf, dass der Teil der Sattelstütze, der sich im Inneren des Sitzrohres befindet, immer gut gefettet ist. (Ausnahme: Rahmen und Sattelstützen aus Carbon). Sollte Ihre Stütze im Sitzrohr nicht leicht gleiten, wenden Sie auf keinen Fall Gewalt an. Nutzen Sie ggf. unsere Service-Hotline 0800 56473I.
- Richten Sie den Sattel wieder gerade aus, indem Sie über die Sattelspitze auf das Tretlager oder entlang des Oberrohres peilen.
- Klemmen Sie die Stütze wieder fest. Drehen Sie dazu die Sattelstützenschraube im Uhrzeigersinn. Eine ausreichende Klemmwirkung muss schon ohne große Handkraft erreicht werden. Andernfalls passt die Sattelstütze eventuell nicht gut in den Rahmen. Wenden Sie sich im Zweifelsfall an unsere Service-Hotline 0800 56473I.
- Prüfen Sie den festen Sitz der Stütze. Halten Sie dazu den Sattel mit den Händen vorn und hinten fest und versuchen Sie, ihn zu verdrehen. Dreht er sich bei der Prüfung nicht, ist die Stütze fest.
- Stimmt die Beinstreckung bei einer erneuten Überprüfung? Machen Sie die Kontrolle, indem Sie den Fuß in die ideale Tretposition bringen. Wenn der Großzehenballen in der Mitte des Pedals steht, muss das Knie leicht angewinkelt sein. Ist dies der Fall, haben Sie die Sattelhöhe korrekt eingestellt.
- Überprüfen Sie, ob Sie noch einen sicheren Stand auf dem Boden erreichen können. Ist dies nicht der Fall, müssen Sie den Sattel wieder etwas tiefer stellen.

Wenn Sie sportlich dirtbiken, freeriden, downhill fahren etc., ist der Sattel sehr tief eingestellt und in der Regel nach hinten gekippt. Fragen Sie Ihren Trainer, Ihren Verein oder unsere Service-Hotline 0800 56473I nach der richtigen Sitzposition oder lesen Sie das Kapitel **„Besonderheiten von Freeride-Bikes“**!

Bei höhenverstellbaren Sattelstützen, wie z.B. die Reverb von RockShox, gelingt die Höhenverstellung mittels Knopfdruck vom Lenker aus. Lesen Sie die Bedienungsanleitung auf der beiliegenden CD.

Peilen Sie über den Sattel entlang des Oberrohres, um sicherzustellen, dass er nicht verdreht ist

Versuchen Sie den Sattel gegenüber dem Rahmen zu verdrehen

Tasten Sie sich von unten in kleinen Schritten (halbe Newtonmeter) an das vorgeschriebene maximale Drehmoment heran und prüfen Sie dazwischen immer wieder den festen Sitz des Bauteils. Überschreiten Sie das vom Hersteller angegebene maximale Drehmoment nicht!

Achten Sie darauf, die Schraube der Sitzrohrklemmung nicht zu fest anzuziehen. Ein Überdrehen kann die Sattelstütze oder den Rahmen beschädigen. **Unfallgefahr!**

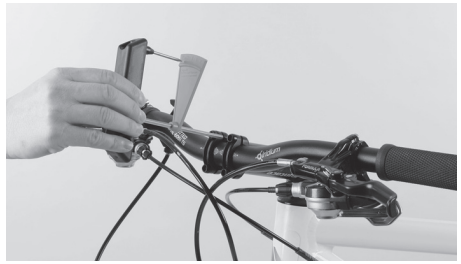
Fahren Sie nie, wenn die Stütze über die Ende-, Minimum-, Maximum-, Limit- oder Stoppmarkierung hinausgezogen ist! Sie könnte brechen oder der Rahmen Schaden nehmen. Bei Rahmen mit längerem, über das Oberrohr hinausragendem Sitzrohr sollte die Sattelstütze mindestens bis unterhalb des Oberrohres bzw. der Sitzstrebe hineingeschoben werden!

EINSTELLUNG DER LENKERHÖHE

Die Lenkerhöhe bestimmt die Neigung des Rückens. Je tiefer der Lenker angebracht ist, desto stärker wird der Oberkörper geneigt. Der Fahrer sitzt dann zwar windschnittiger und bringt mehr Gewicht auf das Vorderrad, aber die stark gebeugte Haltung ist anstrengender und unbequemer, denn die Belastung der Handgelenke, der Arme, des Oberkörpers und des Nackens nimmt zu.

AHEADSET®-VORBAUTEN BZW. GEWINDELOSES SYSTEM
(Aheadset® ist ein eingetragener Markenname der Firma Dia-Compe)

Bei Rädern mit Aheadset®-Lenkungslagersystem wird mit Hilfe des Vorbaus auch das Lenkungslager eingestellt. Wird der Vorbau verändert, muss das Lager neu justiert werden (siehe hierzu das Kapitel **„Das Lenkungslager“**). Eine Höhenregulierung ist nur durch Veränderung der Zwischenringe, den sogenannten Spacern, oder durch Umdrehen des Vorbaus, bei sogenannten Flip-Flop-Modellen möglich.



Aheadset®-Vorbau

Die Lenkerhöhe bestimmt die Neigung des Rückens

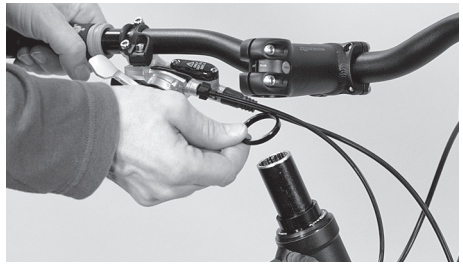
Beachten Sie auch die beigelegten Bedienungsanleitungen der Komponentenhersteller.

Beachten Sie, dass die Lenker-Vorbau-Kombination vom Lenker- bzw. Vorbauhersteller freigegeben ist.

Vorbauten gehören zu den tragenden Teilen am Fahrrad. Veränderungen können Ihre Sicherheit gefährden. Beachten Sie, dass Sie die Verschraubungen von Vorbau und Lenker korrekt anziehen. Die vorgeschriebenen Werte finden Sie im Kapitel **„Empfohlene Anzugsdrehmomente“**. Nutzen Sie bei geplanten Veränderungen ggf. unsere Service-Hotline 0800 564731.

- Demontieren Sie die Schraube für die Lagervorspannung oben am Gabelschaft und entfernen Sie den Deckel.
- Lösen Sie die Schrauben seitlich am Vorbau. Ziehen Sie den Vorbau von der Gabel.
- Jetzt können Sie die Zwischenringe herausnehmen.
- Verteilen Sie eine geringe Menge Carbon-Montagepaste auf den Bereich, an dem der Vorbau geklemmt wird.
- Schieben Sie den Vorbau ganz auf den Gabelschaft und stecken Sie alle entfernten Spacer wieder oberhalb des Vorbaus auf.

Lösen Sie die Schrauben seitlich am Vorbau



Nehmen Sie die Zwischenringe heraus und stecken Sie diese dann oberhalb des Vorbaus wieder auf

Stellen Sie das Lager neu ein und ziehen Sie dann den Vorbau wieder fest

Vorbauten haben unterschiedliche Maße in der Länge, im Schaftdurchmesser und in der Lenkerbohrung. Eine falsche Auswahl kann zur Gefahrenquelle werden: Lenker und Vorbauten können brechen und zu einem Unfall führen. Verwenden Sie beim Austausch nur gekennzeichnete und passende Original-Ersatzteile.

Achten Sie darauf, dass der Lenkerklemmbereich nicht scharfkantig ist. Nutzen Sie bei geplanten Veränderungen unsere Service-Hotline 0800 564731.

Das Entfernen von Zwischenringen ist nur möglich, wenn man den Gabelschaft gekürzt wird. Dieser Vorgang ist nicht mehr umkehrbar. Er sollte daher erst dann durchgeführt werden, wenn Sie sich mit der Sitzposition absolut sicher sind. Lassen Sie diese Arbeit von einem Fachmann erledigen. Am besten wenden Sie sich an unsere Pure Cycling Meister-Werkstatt unter der Service-Hotline 0800 564731.

Wenn Sie den Vorbau umdrehen wollen, müssen Sie zusätzlich den Lenker entfernen.

- Öffnen Sie dazu die Schrauben vorne am Vorbau, mit denen der Lenker geklemmt wird, und nehmen Sie ihn vorsichtig heraus.
- Tragen Sie auch in diesem Klemmbereich Carbon-Montagepaste auf und befestigen Sie den Lenker neu, nachdem Sie den Vorbau gedreht haben.
- Richten Sie den Lenker außerdem im Vorbauauge aus.
- Drehen Sie alle Vorbauklemmschrauben mit einem Drehmomentschlüssel gemäß den Angaben fest. Beachten Sie, dass das maximale Drehmoment in aller Regel nicht ausgeschöpft werden muss, wenn Sie Carbon-Montagepaste verwenden. Es reicht, wenn man die Schrauben mit Momenten, die 20 bis 25 % niedriger liegen, andreht, z.B. mit 6 Nm anstelle von 8 Nm. Das schont das Material.
- Stellen Sie das Lager neu ein.
- Richten Sie den Vorbau aus, so dass er in der Flucht mit dem Vorderrad ist und der Lenker exakt rechtwinklig zur Fahrtrichtung steht. Ziehen Sie den Vorbau fest, nachdem Sie ihn ausgerichtet haben und machen Sie eine Verdrehkontrolle (siehe Kapitel **„Das Lenkungslager“**).

Öffnen Sie die Schrauben vorne am Vorbau

Ziehen Sie die Schrauben wieder fest

Achten Sie darauf, dass der Lenkerklemmbereich nicht scharfkantig ist. Nutzen Sie bei geplanten Veränderungen unsere Service-Hotline 0800 56473I.

Wenn Ihr Mountainbike einen Gabelschaft aus Carbon aufweist (erkennbar an der schwarzen oder schwarzglänzenden Farbe im Schlitz des Vorbaus), müssen Sie bei der Klemmung des Vorbaus sehr große Vorsicht walten lassen. Eine Arbeit für Fachleute!

Beachten Sie, dass die Verschraubungen von Vorbau und Lenker mit vorgeschriebenen Drehmomenten angezogen werden müssen. Die entsprechenden Werte finden Sie im Kapitel **„Empfohlene Anzugsdrehmomente“** oder in den beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller. Nutzen Sie ggf. unsere Service-Hotline 0800 56473I. Andernfalls wäre es möglich, dass Lenker oder Vorbau sich lösen oder brechen. Dies kann zu einem schwerwiegenden Unfall führen.

SITZLÄNGE UND SATTELEINSTELLUNG

Der Abstand zwischen den Handgriffen des Lenkers und dem Sattel sowie die Neigung des Sattels haben ebenfalls Einfluss auf die Rücken-Neigung und damit auf den Fahrkomfort und die Fahrdynamik.

Über den Sattelstützenschlitten lässt sich diese Entfernung in geringem Umfang verändern. Durch Verschieben des Sattelgestells in der Sattelstütze wird jedoch auch der Tretvorgang beeinflusst. Je nachdem, ob der Sattel weiter vorn oder hinten positioniert ist, tritt der Fahrer mehr oder weniger weit von hinten in die Pedale.

Wenn der Sattel nicht waagerecht eingestellt ist, kann der Fahrer nicht entspannt pedalieren. Er muss sich ständig am Lenker abstützen, um nicht vom Sattel zu gleiten.

Der Abstand zwischen den Handgriffen des Lenkers und dem Sattel beeinflusst die Rücken-Neigung

Der Sattel sollte keinesfalls nach hinten gekippt sein

Beachten Sie, dass die Verschraubungen an der Sattelstütze mit vorgeschriebenen Drehmomenten angezogen werden müssen. Benutzen Sie einen Drehmomentschlüssel und überschreiten Sie die maximalen Anzugsmomente nicht! Sie finden diese im Kapitel **„Empfohlene Anzugsdrehmomente“**, auf den Bauteilen selbst und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

Klemmen Sie den Sattel nie in den Bögen des Sattelgestells, sondern immer im geraden Bereich.

Der Verstellbereich des Sattels ist sehr gering. Mit verschiedenen Vorbaulängen dagegen lassen sich Längenveränderungen von teilweise mehr als zehn Zentimetern realisieren. Meist muss hierbei die Länge der Züge entsprechend angepasst werden. Besuchen Sie für diese Umbaumaßnahme auf jeden Fall eine Fachwerkstatt. Für Fragen oder Terminvereinbarungen steht Ihnen unsere Service-Hotline 0800 56473I zur Verfügung.

VERSCHIEBEN DES SATTELS UND EINSTELLEN DER SATTELNEIGUNG

Patent-Klemmung mit zwei parallelen Schrauben
Bei Patentsattelstützen wird der Kopf der die Neigung und die horizontale Position des Sattels fixiert, von zwei parallelen Innensechskantschrauben gehalten. Öffnen Sie beide Schrauben am Kopf der Sattelstütze. Drehen Sie die Schrauben dazu höchstens zwei bis drei Umdrehungen auf, sonst kann der gesamte Mechanismus auseinander fallen.

Verschieben Sie den Sattel wunschgemäß vor oder zurück. Oft ist hierzu ein kleiner Klaps auf den Sattel notwendig. Achten Sie auf die Markierungen am Gestell und überschreiten Sie diese nicht.

Achten Sie darauf, dass die Oberkante des Sattels waagerecht bleibt, während Sie die Schrauben gleichmäßig und abwechselnd wieder zudrehen. Das Rad sollte bei diesen Einstellarbeiten waagerecht stehen.

Prüfen Sie, ob der wieder festgeschraubte Sattel abkippt, indem Sie mit den Händen abwechselnd die Spitze und das Ende belasten.

SATTELSTÜTZE MONORAIL

Das Sattelsystem Monorail von Selle Italia besitzt einen speziellen Stützenkopf, in den der Sattel montiert wird. Der Sattel verfügt nicht wie üblich über ein Sattelgestell, sondern über eine mittig unter der Satteldecke angebrachte Carbonschiene.
Dies ermöglicht einen großen horizontalen Verstellbereich des Sattels.

Nach dem Lösen der beiden Schrauben am Stützenkopf können Sie den Sattel nach vorne und hinten verschieben. Mit den beiden Schrauben können Sie auch die Neigung des Sattels (z.B. Sattelspitze etwas tiefer) verstellen. Drehen Sie die Schrauben mit max. 8 Nm fest.

Drehen Sie beide Schrauben abwechselnd und gleichmäßig an, überschreiten Sie niemals das maximal zulässige Drehmoment

Prüfen Sie ob der wieder festgeschraubte Sattel abkippt

Sattelstütze Monorail

⚠ Kontrollieren Sie die Verschraubungen monatlich mit dem Drehmomentschlüssel gemäß den Werten, die Sie im Kapitel **„Empfohlene Anzugsdrehmomente“**, in den beiliegenden Anleitungen und/oder auf den Bauteilen selbst finden.

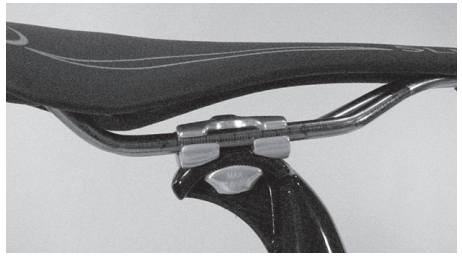
Joch-Klemmung mit zwei hintereinander liegenden Schrauben
Lösen Sie die beiden Schrauben zwei bis maximal drei Umdrehungen, sonst kann der gesamte Mechanismus auseinanderfallen. Verschieben Sie den Sattel horizontal um die Sitzlänge einzustellen. Drehen Sie beide Schrauben gleichmäßig an, damit der Sattel seinen Winkel beibehält.

Wünschen Sie, dass die Sattelspitze tiefer kommt, drehen Sie an der vorderen Schraube. Gegebenenfalls müssen Sie die hintere Schraube sogar etwas lockern. Um hinten tiefer zu kommen, muss der hintere Bolzen gedreht werden. Nachdem Sie die perfekte Position gefunden haben, kontrollieren Sie, ob die Halteklammern am Sattelgestell anliegen, bevor Sie das Schraubendrehmoment auf das vom Sattelstützen-Hersteller angegebene erhöhen.

Beachten Sie dabei die empfohlenen Anzugsdrehmomente im Kapitel **„Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen“**. Prüfen Sie, ob der wieder festgeschraubte Sattel abkippt, indem Sie mit den Händen abwechselnd die Spitze und das Ende belasten.

Lösen Sie die beiden Schrauben zwei bis maximal 3 Umdrehungen

Ziehen Sie die Schrauben abwechselnd und gleichmäßig mit dem vorgeschriebenen Drehmoment wieder fest



Richten Sie den Sattel so aus, dass das Gestell innerhalb der Markierungen geklemmt wird

⚠ Vorbauten haben sehr unterschiedliche Maße in der Länge, im Durchmesser des Schaftes und der Lenkerbohrung. Eine falsche Auswahl kann zu einer großen Gefahrenquelle werden: Lenker und Vorbauten können brechen und so zu einem Unfall führen.

⚠ Positionieren Sie das Sattelgestell so, dass die Klemmung der Sattelstütze innerhalb des vorgegebenen Bereiches liegt. Ist kein Bereich markiert, darf die Klemmung nur auf dem geraden Stück und keinesfalls in den vorderen oder hinteren Bogen erfolgen - **Bruchgefahr!**

⚠ Beachten Sie beim Austausch eines Sattels, dass die Sattelstützen in der Regel für einen Sattelgestell-Durchmesser von sieben Millimetern ausgelegt sind. Gestelle, die anders beschaffen sind, können zum Versagen der Stütze und dadurch zum Sturz des Fahrers führen.

VERSTELLUNG VON LENKER UND BREMSGRIFFEN

Die Lenkerenden bei Mountainbikes sind meist etwas abgewinkelt. Stellen Sie den Lenker so ein, dass Ihre Handgelenke entspannt sind und nicht zu stark nach außen verdreht werden.

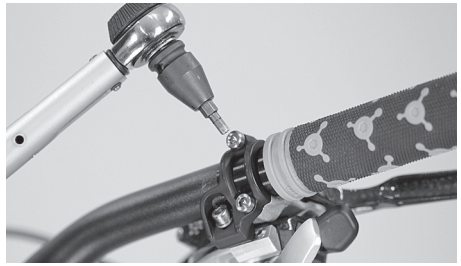
EINSTELLEN DER LENKERPOSITION DURCH VERDREHEN DES LENKERS

- Öffnen Sie die Innensechskantschraube(n) an der Vorderseite des Vorbaus.
- Verdrehen Sie den Lenker, bis er die von Ihnen gewünschte Stellung erreicht hat.
- Achten Sie darauf, dass der Lenker vom Vorbau genau in der Mitte geklemmt wird.
- Ziehen Sie jetzt die Schrauben wieder vorsichtig mit einem Drehmomentschlüssel fest. Beachten Sie den vorgeschriebenen Anzugsmoment (siehe Kapitel **„Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen“**). Nachdem Sie den Lenker eingestellt haben, müssen Sie die Brems- und Schaltgriffe justieren.
- Lösen Sie die Innensechskantschraube an den Griffbandagen.
- Verdrehen Sie den Brems- und den Schaltgriff auf dem Lenker. Setzen Sie sich auf den Sattel und legen Sie Ihre Finger auf den Bremshebel. Kontrollieren Sie, ob Ihre Hand mit dem Unterarm eine gerade Linie bildet.
- Schrauben Sie die Griffe wieder fest.
- Kontrollieren Sie den festen Sitz des Lenkers, indem Sie sich vor Ihr Bike stellen und den Lenker an beiden Bremsgriffen packen. Der Lenker darf sich auch bei einem kräftigen Ruck nach unten nicht verdrehen. Ziehen Sie die Klemmschraube(n) ggf. vorsichtig nach.

Öffnen Sie die Innensechskantschraube(n) an der Vorderseite des Vorbaus

Ziehen Sie die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Drehmoment wieder fest

Wenn Ihre Finger auf den Bremshebeln liegen, sollte Ihre Hand eine gerade Linie mit dem Unterarm bilden



Schrauben Sie die Brems- und Schaltgriffe mit dem vorgeschriebenen Drehmoment fest

Lenkerhörnchen bieten zusätzliche Griffmöglichkeiten. Sie werden in der Regel so eingestellt, dass die Hände angenehm darauf liegen, wenn der Fahrer im Stehen, im sogenannten Wiegetritt, fährt. Die „Bar Ends“, wie die Lenkerhörnchen auch genannt werden, stehen dann nahezu parallel zum Boden bzw. in einem Winkel von ungefähr 25 Grad nach oben.

- Öffnen Sie die Schrauben, die sich meist an der Unter- oder Oberseite der Lenkerhörnchen befinden, ein bis zwei Umdrehungen.
- Verdrehen Sie die Hörnchen nach Ihren Wünschen und achten Sie darauf, dass beide Seiten im gleichen Winkel stehen.
- Ziehen Sie die Schrauben mit dem benötigten Anzugsmoment wieder fest.
- Kontrollieren Sie den sicheren Halt, indem Sie die Hörnchen zu verdrehen versuchen.
- Bei Carbonlenkern sind spezielle Lenkerendstopfen zur verwenden, wenn Lenkerhörnchen verbaut werden. Beachten Sie bei Carbonlenkern unbedingt die Bedienungsanleitung, da verschiedene Lenkerhersteller starke Einschränkungen bei der Benutzung von Lenkerhörnchen machen.

Lenkerhörnchen bieten zusätzliche Griffmöglichkeiten

Ziehen Sie die Schrauben mit dem benötigten Drehmoment wieder fest

Beachten Sie, dass die Verschraubungen von Vorbau, Lenker, Hörnchen und Bremsen mit den vorgeschriebenen Drehmomenten angezogen werden müssen. Die entsprechenden Werte finden Sie im Kapitel **„Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen“** oder in den beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller. Andernfalls wäre es möglich, dass die Bauteile sich lösen oder brechen. Dies kann zu einem schwerwiegenden Unfall führen.

Stellen Sie die Lenkerhörnchen nicht senkrecht oder nach hinten, dies könnte bei einem Sturz zu Verletzungen führen.

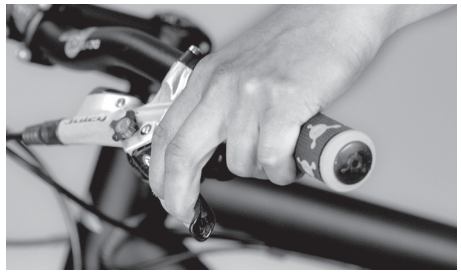
Beachten Sie, dass sich der Anhalteweg verlängert, wenn Sie mit einem Hörnchenlenker fahren. Die Bremshebel sind nicht in allen Griffpositionen in günstiger Griffweite.

REGULIERUNG DER GRIFFWEITE ZU DEN BREMSHEBELN

Bei vielen Bremsgriffen ist der Abstand des Hebels zu den Lenkergriffen einstellbar. Für Fahrer mit kleinen Händen kann damit der Bremshebel in griffgünstige Nähe zum Lenker gebracht werden. Die Hebelstellung, in der die Bremse zu wirken beginnt, muss ebenfalls auf die Fingerlänge eingestellt werden.

- Prüfen Sie, wann die Bremsbeläge die Bremsflächen berühren. Kommt dieser Druckpunkt schon nach kurzem Hebelweg, muss die Bremse verstellt werden. Wenn Sie die Griffweite einstellen möchten siehe hierzu das Kapitel **„Die Bremsanlage“**. Andernfalls würde die Bremse nach dem Einstellen möglicherweise schleifen. Greift die Bremse jedoch erst nach dem halben Handhebelweg, haben Sie etwas Spielraum, um die Griffweite der Hebel zu verringern.
- In der Regel befindet sich nahe der Stelle, an der der Bremszug oder die Bremsleitung in die Hebelarmatur hineinläuft, eine kleine Schraube. Drehen Sie die Schraube hinein und beobachten Sie, wie der Hebel dabei wandert.
- Bei hydraulischen Bremsen ist in der Regel eine Stellschraube am Hebel vorhanden. Damit können Sie die Position ändern.
- Wenn die Wunsch-Griffweite erreicht ist, überprüfen Sie unbedingt, ob noch genügend Leerweg am Hebel vorhanden ist, ehe die Beläge an den Bremsflächen anliegen.

Beachten Sie, dass sich der Anhalteweg verlängert, wenn Sie mit einem Hörnchenlenker fahren. Die Bremshebel sind nicht in allen Griffpositionen in günstiger Griffweite.



Griffweite der Bremse

Einstellen der Griffweite des Bremshebels

Beachten Sie, dass die Verschraubungen von Vorbau, Lenker und Bremsen mit den vorgeschriebenen Drehmomenten angezogen werden müssen. Die entsprechenden Werte finden Sie im Kapitel **„Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen“** oder in den beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller. Andernfalls wäre es möglich, dass die Bauteile sich lösen oder brechen. Dies kann zu einem schwerwiegenden Unfall führen.

Der Bremshebel darf sich nicht bis zum Lenker durchziehen lassen. Die volle Bremskraft muss vorher erreicht werden!

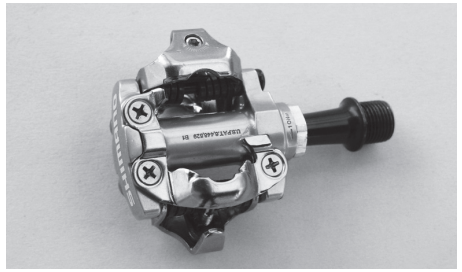
Beachten Sie auch die zusätzlichen Anleitungen des Bremsenherstellers.

DIE PEDALSYSTEME

Nicht alle Schuhe eignen sich zum Radfahren. Schuhe, die beim Radfahren getragen werden, sollten eine steife Sohle haben und genügend Halt bieten. Ist die Sohle zu weich, besteht die Gefahr, dass sich das Pedal durchdrückt und der Fuß zu schmerzen beginnt. Im Bereich der Ferse sollten die Schuhe keine zu breite Sohle haben, sonst kann die natürliche Fußstellung nicht eingenommen werden, da man beim Treten an den Streben des Hinterbaus anstößt. Knieschmerzen können die Folge sein.

FUNKTIONSWEISE VERSCHIEDENER SYSTEME IM ÜBERBLICK

Empfehlenswert sind Pedale, bei denen der Fuß mit einer lösbaren Verbindung ans Pedal gekoppelt ist, sogenannte System- oder Klickpedale. Die Verbindung sorgt dafür, dass der Fuß beim schnellen Treten oder bei Fahrten in holprigem Terrain nicht abrutschen kann. Das Pedal kann durch den festen Halt des Fußes auch geschoben bzw. gezogen werden, dies erleichtert das flüssige Pedalieren. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass der Ballen der großen Zehe günstig über der Pedalachse steht und dass man mit der Fußspitze das Vorderrad beim Lenken nicht versehentlich blockiert.



Systempedal

Schuhe für Systempedal

System- bzw. Klick-Pedale bedingen immer spezielle Radschuhe.

Lesen Sie die Bedienungsanleitung des Pedalherstellers oder wenden Sie sich an unsere Service-Hotline 0800 564731.

Bei den System- oder Klickpedalen bildet ein spezieller Radschuh eine einrastende Verbindung mit dem Pedal, ähnlich wie bei einer Skibindung. Man dreht das Pedal zuerst mit der Plattenspitze und tritt dann auf den waagerecht stehenden Pedalkörper. Bei den meisten Mountainbikepedalen ist der Rastmechanismus beidseitig ausgeführt, das Umdrehen des Pedals entfällt. Mit einem deutlich hör- und spürbaren „Klick“ rastet der Schuh ein. Deshalb werden die Systempedale oft auch als Klickpedale bezeichnet.

Die Verbindung wird bei allen gängigen Systemen durch Drehen der Ferse nach außen gelöst. Lehnen Sie sich bei den ersten Versuchen, in das Pedal einzurasten und auszuklinken, an eine Wand an oder lassen Sie sich von einer Person Stützhilfe leisten.

Die funktionellen Unterschiede zwischen den verschiedenen Pedalsystemen liegen in der Plattenform, im Auslösewinkel und der Auslösehärte. Radfahrer, die zu Knieproblemen neigen, sollten ein Pedalsystem mit „Fußfreiheit” wählen, bei dem die Ferse des Schuhs im eingerasteten Zustand etwas hin und her bewegt werden kann.

Der Vorteil einiger Systempedale liegt darin, dass die Platte in der Sohle versenkt ist und man auch zu Fuß ohne Beeinträchtigung gehen kann.

Die Verbindung der Klickpedale wird durch Drehen der Ferse nach außen gelöst

In den Sohlen sind kleine Halteplatten („Cleats“) integriert

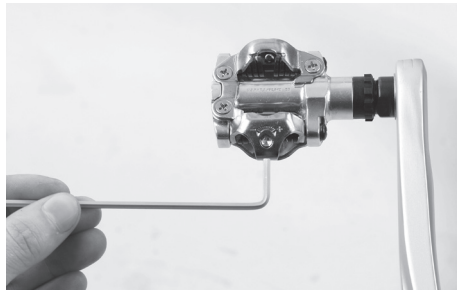
Üben Sie das Aufnehmen der Pedale, das Einrasten in das Pedal und das Auflösen der Verbindung durch den Dreh des Fußes nach außen zuerst im Stillstand, bevor Sie die Technik auf einer unbelebten Straße verfeinern. Lesen Sie die Bedienungsanleitung des Pedal- und des Schuhherstellers sorgfältig durch. Bei Fragen steht Ihnen unsere Service-Hotline 0800 564731 zur Verfügung.

EINSTELLUNG UND WARTUNG

Die verschiedenen Pedalsysteme unterscheiden sich in der technischen Ausführung teils sehr deutlich. Einige grundsätzliche Einstellregeln haben alle Ausführungen gemeinsam:

- Befestigen Sie die Pedalplatte so auf dem Schuh, dass der Ballen des Großzehs über der Pedalachse steht.
- Der Fuß muss beim Tretvorgang seine natürliche Stellung einnehmen. Bei den meisten Menschen zeigt dann die Ferse etwas nach innen.
- Achten Sie darauf, dass die Befestigungsschrauben stets festgedreht sind, denn bei einer losen Platte wird das Aussteigen nahezu unmöglich! **Sturzgefahr!**
- Stellen Sie die Auslösehärte des Pedals auf Ihre Bedürfnisse ein. Anfangs ist eine geringe Vorspannung empfehlenswert. Drehen Sie an der kleinen Innensechskantschraube und prüfen Sie die Vorspannung durch Ein- und Ausrasten.
- Offen liegende Federn und Mechanismen müssen regelmäßig von Schmutz gereinigt und nachgefettet werden.
- Knarren oder Quietschen von Pedalplatten kann oft durch etwas Fett an den Kontaktpunkten zwischen der Schuhplatte und dem Pedal behoben werden.
- Prüfen Sie regelmäßig den Verschleiß der Pedalplatten. Kippeliger Stand auf dem Pedal deutet auf den Verschleiß der Platte oder der Schuhsohle hin.

Der Fuss muss beim Tretvorgang seine natürliche Stellung einnehmen



Stellen Sie die Auslösehärte des Pedals auf Ihre Bedürfnisse ein

Achten Sie darauf, dass Pedal und Schuhsohle stets frei von Schmutz und sonstigen Fremdkörpern sind und schmieren Sie den Rastmechanismus regelmäßig mit Öl.

Sollte das Pedal nicht reibungslos ein- und ausrasten oder die Platte stark verschlissen sein, besteht Sturzgefahr, da der Schuh sich selbsttätig oder erschwert aus dem Pedal lösen kann.

DIE BREMSANLAGE

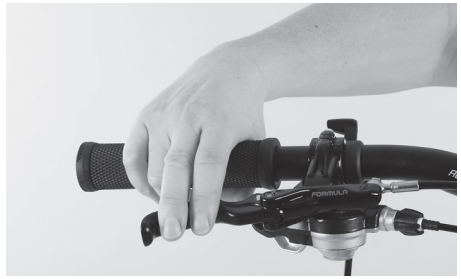
In der Regel werden die Bremsen an Ihrem Bike benötigt, um die Fahrtgeschwindigkeit an die Verkehrsgegebenheiten anzupassen. Bei Bedarf müssen die Bremsen jedoch stark zupacken, um Ihr Bike so schnell wie möglich zum Stillstand zu bringen. Bei solchen Vollbremsungen kommt die Physik ins Spiel. Beim Bremsen verlagert sich das Gewicht von hinten nach vorn, das Hinterrad wird entlastet. Die Stärke der Verzögerung wird auf trockenem und griffigem Untergrund in erster Linie durch den drohenden Überschlag des Fahrrades und nur in zweiter Linie von der Haftung der Reifen begrenzt. Speziell beim Bergabfahren verschärft sich diese Problematik. Bei einer Vollbremsung müssen Sie versuchen, Ihr Gewicht so weit wie möglich nach hinten zu verlagern.

Betätigen Sie beide Bremsen gleichzeitig und beachten Sie, dass die vordere Bremse auf griffigem Untergrund und durch die Gewichtsverlagerung die weit größeren Kräfte übertragen kann.

Die Bremshebelzuordnung zu den Bremskörpern, z.B. linker Hebel wirkt auf die Vorderbremse, kann variieren. Lassen Sie die Bremsen vor der ersten Fahrt nach Ihren Wünschen umbauen.

Bei **Scheibenbremsen** führt lang anhaltendes Bremsen oder dauerhaftes Schleifenlassen zu einer Überhitzung des Bremssystems. Die Folge kann ein Nachlassen der Bremskraft bis hin zum Totalausfall sein und in einem schweren Unfall resultieren.

Überprüfen Sie Ihre Fahrweise dahingehend und eignen Sie sich an, kurz aber kräftig zu bremsen und die Bremse zwischendurch immer wieder zu lösen. Halten Sie im Zweifel einen Moment an und lassen Sie die Bremsscheibe oder die Felge bei gelöstem Bremshebel abkühlen.



Bremshebel

Scheibenbremse

Beim Bremsen verlagert sich das Gewicht von hinten nach vorn

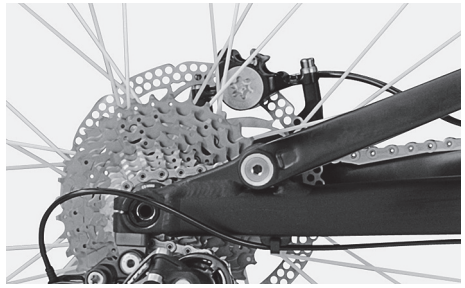
Machen Sie sich vorsichtig mit Ihren Bremsen vertraut. Üben Sie Notbremsungen auf einer verkehrsfreien Fläche, bis Sie Ihr Bike sicher unter Kontrolle haben. Dies kann im Straßenverkehr Unfälle verhindern.

Nässe setzt die Bremswirkung herab. Kalkulieren Sie bei Regen längere Anhaltewege ein!

FUNKTIONSWEISE UND VERSCHLEISS

Über einen Handhebel wird ein feststehender Bremsbelag auf eine rotierende Bremsfläche gedrückt und reibt dort. Durch die Reibung wird das Rad verzögert. Neben der Kraft, mit der der Belag auf die Bremsfläche drückt, ist der sogenannte Reibbeiwert zwischen den aufeinander gleitenden Reibpartnern entscheidend.

Wenn Wasser, Schmutz oder Öl an die Reibfläche gelangen, ändert sich dieser Reibbeiwert. Dies ist der Grund, warum eine Scheibenbremse bei Regen leicht verzögert anspricht und schlechter abbremst. Durch die Reibung kommt es zum Verschleiß der Bremsbeläge und auch der Bremsscheibe! Begünstigt wird der Verschleiß der Reibpartner durch viele Regenfahrten.



Scheibenbremse hinten

Achten Sie auf absolut wachs-, fett- und ölfreie Bremsscheiben und -beläge. einmal mit Öl in Kontakt gekommene Bremsbeläge können nicht mehr gereinigt werden. Sie müssen ersetzt werden!

Bei starker Verschmutzung und/oder bei Nässe können Quietschgeräusche auftreten.

Verwenden Sie beim Austausch nur gekennzeichnete und zur Bremse passende Original-Ersatzteile.

Undichtigkeiten in den Leitungen hydraulischer Bremsen können diese wirkungslos machen. Undichtigkeiten sofort beseitigen, sonst besteht **Unfallgefahr!**

KONTROLLE UND NACHSTELLEN VON SCHEIBENBREMSEN

Bei Nässe sprechen Scheibenbremsen deutlich schneller an als Felgenbremsen. Weiterhin sind sie verhältnismäßig wartungsarm und sie verschleißen die Felgen nicht. Nachteilig ist, dass Scheibenbremsen zu Geräuschen neigen, wenn sie feucht sind. Um die Bremsen optimal bedienen zu können, lassen sich die Bremshebel auch bei Scheibenbremsen auf die Handgröße einstellen. In der Regel geschieht dies über eine kleine Innensechskantschraube direkt am Handhebel.

FUNKTIONSKONTROLLE

Kontrollieren Sie die Leitungen und Anschlüsse regelmäßig bei gezogenem Hebel auf Undichtigkeiten. Tritt Hydrauliköl oder Bremsflüssigkeit aus, sollten Sie sofort geeignete Maßnahmen ergreifen, denn eine undichte Stelle kann die Bremse wirkungslos machen. Kontaktieren Sie ggf. unsere Service-Hotline 0800 564731.

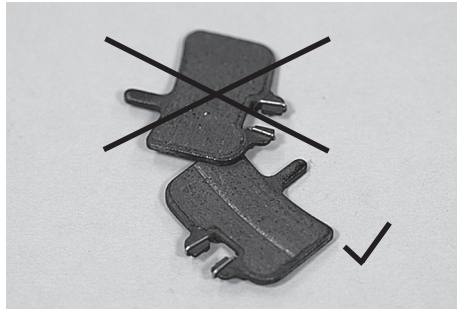
Kontrollieren Sie den Verschleiß der Beläge an den Metallohren oder -nasen, die unten aus dem Bremssattel herausschauen oder am Sichtfenster oben auf dem Bremssattel. Nähern Sie sich bis auf etwa einen Millimeter der Scheibe, müssen Sie die Beläge gemäß der Anleitung des Herstellers ausbauen, genau kontrollieren und ggf. austauschen.

Die Hersteller von Scheibenbremsen liefern ausführliche Anleitungen mit. Lesen Sie diese aufmerksam durch, bevor Sie ein Laufrad ausbauen oder Wartungsarbeiten durchführen.

Verwenden Sie beim Austausch nur Original-Ersatzteile!

Scheibenbremse

Einstellen der Griffweite des Bremshebels



Verschlissene Bremsbeläge müssen ausgetauscht werden

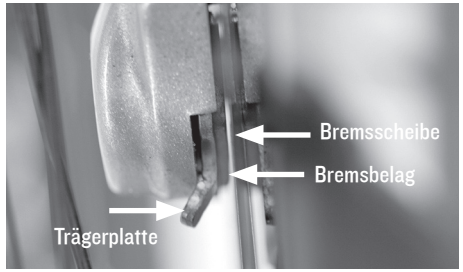
Verschmutzte Bremsbeläge und -scheiben können die Bremskraft drastisch vermindern. Achten Sie daher darauf, dass weder Öl noch andere Flüssigkeiten an die Bremse geraten, z.B. wenn Sie Ihr Rad putzen oder die Kette schmieren. Verschmutzte Beläge lassen sich in keinem Fall reinigen und müssen ersetzt werden! Bremsscheiben können Sie mit Bremsreiniger und notfalls mit warmem Wasser und Spülmittel reinigen.

AVID-, FORMULA-, MAGURA- UND SHIMANO-BREMSEN

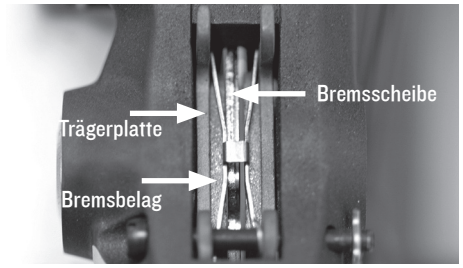
Der Verschleiß der Bremsbeläge wird bei diesen Modellen automatisch ausgeglichen. Überprüfen Sie vor jeder Fahrt, ob Sie einen definierten Druckpunkt erzielen, bevor der Hebel am Lenker anliegt. Kontrollieren Sie regelmäßig, ob die Beläge noch genug Belagstärke aufweisen.

Bei manchen Bremsenherstellern sind in den beigelegten Transportsicherungen Aussparungen vorhanden. Wenn die Beläge in diese hineingeschoben werden können, ist es Zeit für den Austausch.

Verwenden Sie ausschließlich Original-Ersatz-Beläge und halten Sie sich an die Hinweise im Handbuch des Bremsenherstellers. Überlassen Sie diese Arbeit einem Fachmann, wenn Sie nur die geringsten Zweifel haben.



Bremsbelagkontrolle einer AVID Bremse – die Trägerplatte darf die Scheibe niemals berühren



Bremsbelagkontrolle einer Shimano Bremse - die Trägerplatte darf die Scheibe niemals berühren

Neue Bremsbeläge müssen eingebremst werden, damit sie die optimalen Verzögerungswerte erzielen. Beschleunigen Sie Ihr Bike dazu ca. 30 bis 50 mal auf etwa 30 km/h und bremsen Sie bis zum Stillstand ab.

Scheibenbremsen erhitzen sich beim Bremsen sehr stark. Fassen Sie deshalb die Scheibe und den Bremssattel nicht sofort an, wenn Sie häufig gebremst haben, z.B. nach oder an einem längeren Gefälle.

Beachten Sie auch die Hinweise auf den Websites:
www.formulabrakeusa.com
www.formula-brake.it
www.magura.com
www.paul-lange.de
www.sram.com

Geöffnete Anschlüsse oder undichte Leitungen führen dazu, dass die Bremswirkung stark abfällt. Suchen Sie bei Undichtigkeiten des Systems oder Knicken in den Leitungen einen Fachmann auf oder wenden Sie sich an unsere Service-Hotline 0800 564731. **Unfallgefahr!**

Wenn Sie die Laufräder ausgebaut haben, dürfen Sie nicht an den Bremshebeln ziehen. Die Beläge werden sonst zusammen geschoben, das Laufrad lässt sich nicht mehr problemfrei montieren. Montieren Sie nach der Demontage der Laufräder die mitgelieferten Transportsicherungen.

Transportieren Sie Ihr Bike nicht mit Sattel und Lenker nach unten, die Bremsen könnten wirkungslos werden.

DIE SCHALTUNG

Die Schaltung an Ihrem Bike dient der Anpassung der eigenen Leistungsfähigkeit an die Geländeform und die gewünschte Fahrgeschwindigkeit. Die zu leistende physikalische Arbeit wird durch die Schaltung nicht verringert, denn diese bleibt bei gleicher Wegstrecke und demselben Tempo immer gleich. Verändert wird jedoch der Krafteinsatz pro Kurbelumdrehung. Einfach gesagt bedeutet dies: In einem kleinen Gang können Sie steile Berge mit mäßigem Krafteinsatz hochfahren. Sie müssen dafür aber häufiger treten.

Bergab wird eine große Übersetzung aufgelegt. Sie können mit einer Kurbelumdrehung viele Meter zurücklegen, die Geschwindigkeit ist dann entsprechend hoch. Um kraftsparend zu fahren, müssen Sie häufig schalten. Wie bei einem Kraftfahrzeug müssen Sie Ihren „Motor" auf Touren halten, um die optimale Leistung zu entfalten.

Auf der Ebene liegt eine vernünftige Umdrehungszahl der Kurbeln, kurz Trittfrequenz genannt, höher als 60 Umdrehungen pro Minute. Radrennfahrer kurbeln im flachen Gelände zwischen 90 und 110 Umdrehungen je Minute. Bergauf fällt die Frequenz naturgemäß etwas ab. Sie sollten aber trotzdem flüssig treten. Die feinen Abstufungen und die leichte Bedienbarkeit moderner Fahrradgetriebe bieten Ihnen die besten Voraussetzungen zu einer effizienten Fahrweise. Außerdem werden der Verschleiß an Kette und Ritzeln sowie die Beanspruchung Ihrer Kniegelenke wesentlich geringer.

Die Kettenschaltung

Schaltwerk

Umwerfer

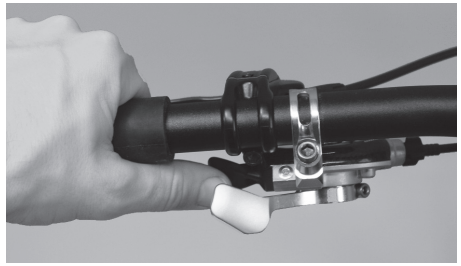
⚠ Achten Sie darauf, dass Sie stets enge Beinkleider tragen oder verwenden Sie Hosenklammern oder ähnliches. So gehen Sie sicher, dass Ihre Hose nicht in die Kette oder die Zahnräder gelangt und zum Sturz führt.

Die Kettenschaltung ist am Fahrrad die effektivste Kraftübertragung. Rund 97 bis 98 Prozent ihrer geleisteten Arbeit kommen bei einem gepflegten und geschmierten Kettengetriebe am Hinterrad an. Sowohl die Bedienung der Schaltung als auch die Wirkung der Bremsen lassen kaum noch Wünsche offen.

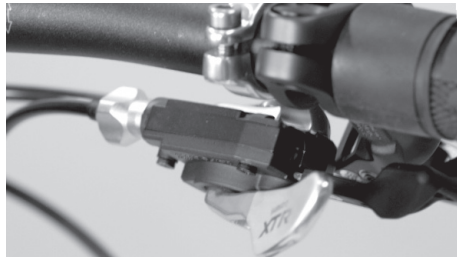
Durch spezielle Zahnformen der Ritzel, flexible Ketten und genau rastende Schaltschritte in den Hebeln werden die Gangwechsel zur leichten Übung. Bei den meisten Schaltungen informiert eine Anzeige am Lenker über den Gang, in dem gerade gefahren wird.

FUNKTIONSWEISE UND BEDIENUNG

Bei Schaltern in Form von Drucktasten gibt es zwei unterschiedliche Funktionsweisen. Bei den meisten wird mit der großen Taste auf die größeren Zahnräder geschaltet. Der kleine Hebel, der aus Sicht des Fahrers vor dem Lenker liegt, bewegt die Kette zu den kleineren Zahnrädern hin. Dies führt dazu, dass ein Schaltvorgang, der mit der rechten Hand auf die rechtsseitige große Daumentaste eingeleitet wird, zu einer leichteren Übersetzung führt. Drücken Sie dagegen mit der linken Hand auf die linksseitige Daumentaste, schalten Sie auf das große Kettenrad: der Gang wird schwerer!



Drucktastenschalter von SRAM



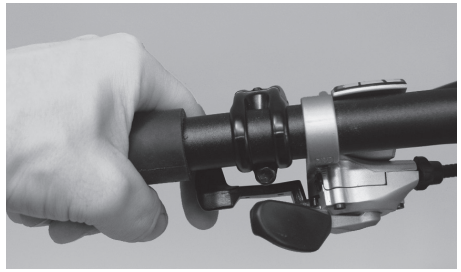
Drucktastenschalter von Shimano

ⓘ Treten Sie während des Schaltvorgangs nur locker mit. Dies sorgt für exakte Schaltmanöver, verhindert Geräusche und mindert den Verschleiß.

Die Schalter von **Shimano** werden mit Daumen und Zeigefinger bedient, die **SRAM** Schalter ausschließlich mit dem Daumen, d.h. auch hier schaltet der große Hebel auf ein größeres Kettenrad.

Anders verhält es sich bei **Drehgriffschaltern**. Während ein Dreh des rechten Schalters zum Fahrer hin den Gang leichter werden lässt, wird mit einer Drehung links in einen schwereren Gang geschaltet. Gegebenenfalls kann auch hier die Schaltrichtung variieren.

Der Schalthebel übermittelt über den Bowdenzug den Schaltbefehl zum Schaltwerk. Das Schaltwerk schwenkt, die Kette klettert auf das nächste Ritzel. Wichtig für den ganzen Schaltvorgang ist, dass gleichmäßig und ohne großen Krafteinsatz weiter getreten wird, solange sich die Kette zwischen den Ritzeln bewegt! Durch spezielle Weichen in den Kettenrädern funktioniert der Schaltvorgang auch unter Belastung.



Schaltgriffe von Shimano

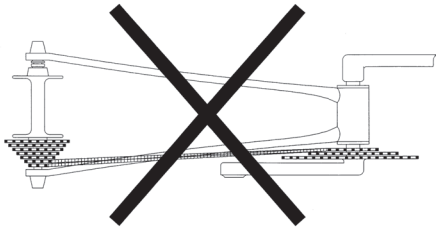
Drehgriffschalter

Üben Sie das Schalten auf einem verkehrsfreien Gelände. Machen Sie sich dabei mit der Funktionsweise der verschiedenen Hebel oder der Drehgriffe vertraut. Im Straßenverkehr könnte das Einüben der Schaltvorgänge Ihre Aufmerksamkeit zu sehr von möglichen Gefahren ablenken.

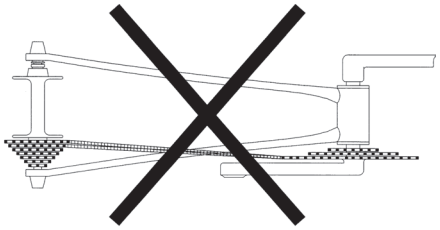
Das Schalten unter Last verkürzt jedoch das Kettenleben erheblich. Vermeiden Sie deshalb Schaltvorgänge, während Sie sehr stark auf die Pedale treten, vor allem beim Schalten mit dem vorderen Umwerfer.

Unsere Mountainbikes sind vorne immer mit einem sehr kleinen Kettenblatt ausgerüstet. Ihr Getriebe hat 24 oder 27 Gänge. Von dieser Anzahl sollten einige Stufen nicht aufgelegt werden. Gänge, bei denen die Kette extrem schräg läuft, haben eine höhere innere Reibung zur Folge. Der Wirkungsgrad sinkt, der Verschleiß schreitet schnell voran.

Ein schlechter Kettenlauf ergibt sich, wenn die Kette vorne auf dem kleinsten Kettenblatt und gleichzeitig auf den äußeren (kleinen) zwei oder drei Ritzeln hinten liegt oder wenn sie auf dem größten Kettenblatt vorne und auf den inneren (großen) Ritzeln des Hinterrades gefahren wird.



Schlechter Kettenlauf - Kette vorne auf dem kleinsten Kettenblatt und hinten auf dem kleinsten Ritzel



Schlechter Kettenlauf - Kette vorne auf dem größten Kettenblatt und hinten auf dem größten Ritzel

Schalten Sie nicht unter Last, das verkürzt das Kettenleben erheblich. Außerdem kann sich die Kette zwischen Kettenstrebe und Kettenblättern verklemmen („Chain-suck“). Vermeiden Sie es zu schalten, während Sie stark auf die Pedale treten, vor allem beim Schalten mit dem vorderen Umwerfer.

Vermeiden Sie Gänge, in denen die Kette sehr schräg läuft.

Die Einstellung des Schaltwerks und des Umwerfers ist eine Arbeit nur für den geübten Monteur.

Wenn Sie es selbst versuchen wollen, beachten Sie hierzu zusätzlich die Bedienungsanleitung des Schaltungsherstellers. Wenn Sie mit der Schaltung Probleme haben, wenden Sie sich bitte an unsere Service-Hotline 0800 56473l.

KONTROLLE UND NACHSTELLEN DER SCHALTUNG

Ihre Kettenschaltung wurde vom Pure Cycling Team vor dem Versand Ihres Bikes sorgfältig justiert. Auf den ersten Kilometern können sich jedoch die Bowdenzüge längen, wodurch die Schaltvorgänge unpräzise werden. Die Kette klettert dann unwillig auf das nächst größere Ritzel.

HINTERES SCHALTWERK

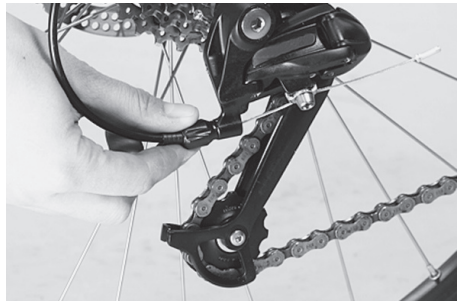
- Spannen Sie den Zug an der Stellschraube, durch die der Bowdenzug in den Schalthebel oder das Schaltwerk läuft, nach.
- Überprüfen Sie nach jedem Spannen, ob die Kette willig aufs nächst größere Ritzel klettert. Dazu müssen Sie die Kurbeln von Hand drehen oder mit Ihrem Bike fahren.
- Klettert die Kette leicht hoch, müssen Sie checken, ob die Kette beim Herunterschalten noch leicht auf die kleinen Ritzel läuft. Zur genauen Einstellung können mehrere Versuche notwendig sein.

ENDANSCHLÄGE EINSTELLEN

Um das Hineinlaufen des Schaltwerkes oder der Kette in die Speichen oder das Herabfallen der Kette vom kleinsten Ritzel zu vermeiden, wird der Schwenkbereich des Schaltwerkes durch sogenannte Endanschlagschrauben begrenzt. Bei normalem Gebrauch verändern diese sich nicht:

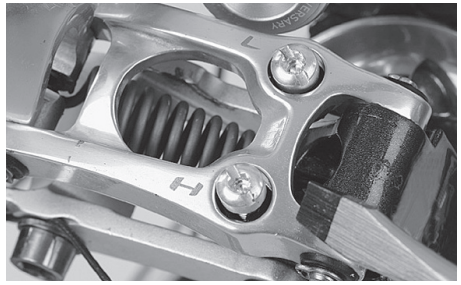
Kippt Ihr Bike um, besteht jedoch die Gefahr, dass das Schaltwerk oder dessen Befestigung verbogen wird. Nach Zwischenfällen oder wenn andere Laufräder in Ihr Bike montiert werden, sollten Sie den Schwenkbereich kontrollieren.

- Schalten Sie mit dem Schalthebel auf den größten Gang (kleinstes Ritzel). Der Schaltzug ist dann völlig entspannt, die Kette läuft automatisch auf dem kleinsten Ritzel. Schauen Sie von hinten auf das Zahnkranzpaket und prüfen Sie, ob die Leitrollen des Schaltwerks genau unter den Zahnspitzen dieses Ritzels liegen.



Nachspannen des Schaltzuges an der Stellschraube am Schaltwerk

Schauen Sie von hinten auf das Zahnkranzpaket und prüfen Sie, ob die Leitrollen des Schaltwerkes genau unter den Zahnspitzen des passenden Ritzels liegen



Endanschlagschrauben

Wenn ein Helfer das Hinterrad hochhält, können Sie die Funktion leicht testen, indem Sie die Kurbeln drehen und schalten.

- Ist dies nicht der Fall, müssen Sie die Position mit der Endanschlagschraube einrichten. Bei Schaltwerken sind die Schrauben oft mit „H" für „high gear" und „L" für „low gear" gekennzeichnet. Der hohe Gang bedeutet in diesem Fall die große Übersetzung, also das kleine Ritzel.
- Bei nicht markierten Schrauben hilft nur der Versuch. Drehen Sie an einer Schraube, zählen Sie die Umdrehungen mit und beobachten Sie das Schaltwerk. Bewegt es sich nicht, drehen Sie gerade an der falschen Schraube. Drehen Sie die Anzahl der Umdrehungen zurück.
- Drehen Sie die Schraube rechts herum, wenn die Rollen weiter innen, oder in der Gegenrichtung, wenn die Rollen weiter außen laufen sollen.
- Schalten Sie auf das größte hintere Ritzel. Dabei ist Vorsicht geboten, damit das Schaltwerk nicht sofort in die Speichen gerät. Liegt die Kette auf dem größten Zahnrad, sollten Sie bewusst überschalten und danach das Schaltwerk von Hand in Richtung der Speichen drücken. Versetzen Sie dazu das Laufrad in Drehbewegung.
- Berührt der Leitrollenkäfig die Speichen oder klettert die Kette über das Ritzel, sollten Sie den Schwenkbereich begrenzen. Drehen Sie an der mit „L" markierten Schraube, bis die Kollision zuverlässig ausgeschlossen ist.
- Betrachten Sie nun die Stellung des Rollenkäfigs zum Kranz. Zwischen der Leitrolle und dem größten Ritzel sollte mindestens ein bis zwei Glieder Platz sein.
- Zur Einstellung dieses Abstandes hat das Schaltwerk eine Schraube, die sich auf der Stirnseite des Ausfallendes abstützt. Drehen Sie diese Schraube hinein, bis der gewünschte Abstand hergestellt ist. Drehen Sie zur Kontrolle die Kurbeln rückwärts; die Leitrolle sollte das Ritzel auch bei dieser Bewegung nicht berühren.

Machen Sie unbedingt eine Probefahrt abseits des Straßenverkehrs, wenn Sie die Schaltung eingestellt haben.

Begrenzen Sie den Schwenkbereich des Schaltwerkes durch die Endanschlagschrauben

Prüfen Sie, ob das Schaltwerk in die Speichen geraten kann

Zum Einstellen des Abstandes zwischen Rollenkäfig und Kranz drehen Sie die Schraube die sich auf der Stirnseite des Ausfallendes abstützt

Nicht korrekt eingestellte Endanschläge oder eine verbogene Schaltwerksbefestigung können dazu führen, dass das Fahrrad stark beschädigt wird und dass das Hinterrad blockiert. **Unfallgefahr!**

- Genügt der Abstand noch nicht und behindert die Enge den Schaltvorgang, hilft nur noch das Kürzen der Kette um ein Glied. Das Schaltwerk wird dann etwas mehr gespannt. Allerdings muss gewährleistet sein, dass die Kette vorne und hinten auf dem großen Zahnrad liegen kann. Dieser Gang sollte jedoch aufgrund des großen Kettenschräglaufs nicht gefahren werden.

VORDERER UMWERFER

Die Einstellung des vorderen Umwerfers erfordert viel Erfahrung. Der Bereich ist extrem gering, in dem der Umwerfer die Kette gerade noch auf dem Kettenblatt hält, aber gerade noch nicht streift. Oft ist es sinnvoller, ein ganz leichtes Schleifen der Kette am Umwerfer in Kauf zu nehmen, als zu riskieren, dass die Kette vom Blatt fällt und Ihr Bike antriebslos wird.

Beim vorderen Umwerfer kann es genau wie beim Schaltwerk zur Längung des Zuges und deshalb zu verschlechtertem Schaltverhalten kommen.

- Spannen Sie den Zug an der Schraube, durch die der Bowdenzug in den Schaltgriff läuft, nach. Dies funktioniert ähnlich, wie unter **„Kontrolle und Nachstellen der Schaltung“** beschrieben.
- Begrenzen Sie den Schwenkbereich des Umwerfers mit den Endanschlagschrauben.

Spannen Sie den Schaltzug an der Stellschraube nach

Einstellen des vorderen Umwerfers

Die vollständige Neueinstellung des Schaltwerks und des Umwerfers ist eine Arbeit für den geübten Mechaniker. Fehleinstellungen könnten zu schweren mechanischen Schäden führen. Beachten Sie hierzu die Bedienungsanleitung des Schaltungsherstellers. Wenn Sie mit der Schaltung Probleme haben, wenden Sie sich bitte an unsere Service-Hotline 0800 564731.

Die Einstellung des vorderen Umwerfers ist sehr sensibel. Bei falscher Einstellung kann die Kette abspringen und zum Verlust des Antriebs führen. **Sturzgefahr!** Die Einstellung ist eine Sache für den Fachmann.

Nach Arbeiten an Schaltung und Kette, fahren Sie Ihr Bike unbedingt auf einem flachen, nicht befahrenen Gelände (zum Beispiel auf einem Parkplatz) zur Probe! Treten Fehler in der Einstellung während des Fahrens im Straßenverkehr auf, kann das den Verlust der Fahrkontrolle zur Folge haben!

Überprüfen Sie nach einem Sturz, ob die Leitbleche des Umwerfers noch exakt parallel zu den Kettenblättern verlaufen!

GETRIEBEKURBEL

Bei der **SRAM Hammerschmidt** können zwei verschiedene Übersetzungen gewählt werden.

Geschaltet wird über einen Trigger-Schalter auf der linken Seite. Durch Drücken des großen Daumenhebels gelangen Sie zur leichteren Übersetzung.

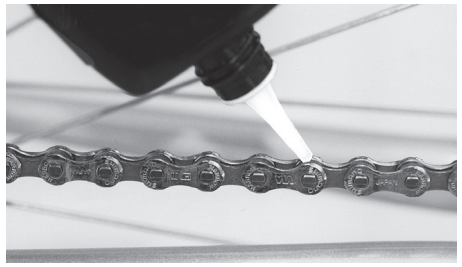
KETTENPFLEGE

Nach wie vor gilt hier: „Wer gut schmiert, der gut fährt.“ Die Menge des Schmiermittels ist jedoch nicht ausschlaggebend, sondern dessen Verteilung und die Regelmäßigkeit der Anwendung.

- Reinigen Sie Ihre Kette von Zeit zu Zeit mit einem öligen Lappen von abgelagertem Schmutz und Öl. Eine Notwendigkeit zur Verwendung von speziellen Kettenentfettern besteht nicht.
- Tragen Sie auf die möglichst blanken Kettenglieder Kettenöl, -fett oder -wachs auf.
- Drehen Sie dabei an der Kurbel und beträufeln Sie die Rollen.
- Drehen Sie anschließend die Kette mehrere Umdrehungen durch. Lassen Sie Ihr Bike danach einige Minuten stehen, damit der Schmierstoff in die Kette eindringen kann.
- Zum Schluss können Sie das überflüssige Schmiermittel mit einem Lappen abreiben, damit es beim Fahren nicht wegspritzt oder Schmutz anzieht.

SRAM Hammerschmidt Getriebekurbel

Reinigen Sie die Kette mit einem Lappen von Schmutz und Öl



Tragen Sie auf die möglichst blanken Kettenglieder Kettenöl auf

Verwenden Sie zum Schutz der Umwelt nur biologisch abbaubare Schmierstoffe, denn im Betrieb gelangt immer etwas Kettenschmierstoff auf den Boden.

Achten Sie unbedingt darauf, dass kein Schmierstoff auf die Bremsscheiben oder die Bremsbeläge gelangt. Die Bremse würde wirkungslos!

KETTENVERSCHLEISS

Ketten gehören zu den Verschleißteilen an Ihrem Bike, doch die Lebensdauer kann der Fahrer mit beeinflussen. Achten Sie deshalb darauf, dass die Kette regelmäßig geschmiert wird, vor allem nach Regenfahrten. Versuchen Sie, Gänge mit geringem Kettenschräglauf zu benutzen. Fahren Sie mit hoher Trittfrequenz (mehr als 60-70 Umdrehungen/ Minute).

Die Verschleißgrenze haben Ketten von Kettenschaltungen bei MTBs häufig schon nach ca. 800 km erreicht. Sehr stark gelängte Ketten verschlechtern das Schaltverhalten. Zudem nutzen sich dann die Ritzel und die Kettenblätter sehr stark ab. Ein Austausch dieser Bauteile ist im Vergleich zum Kettenwechsel relativ teuer. Überprüfen Sie deshalb regelmäßig den Verschleißzustand der Kette.

Schalten Sie dazu vorne aufs große Kettenblatt. Ziehen Sie die Kette mit Daumen und Zeigefinger vom Blatt ab. Lässt sich die Kette deutlich abheben, ist der Gliederstrang stark gelängt. Er muss erneuert werden.

Zur genauen Kettenkontrolle gibt es präzise Messgeräte. Der Austausch der Kette gehört in fachkundige Hände, denn die meisten modernen Ketten besitzen kein Kettenschloss. Sie sind endlos ausgeführt, wodurch spezielles Werkzeug benötigt wird. Ein Händler kann Ihnen bei Bedarf die zu Ihrer Schaltung passende Kette auswählen und montieren.

Überprüfen des Kettenzustandes

Professionelle Verschleißmessung

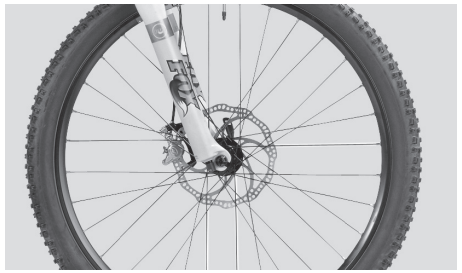
⚠ Eine schlecht vernietete Kette kann reißen und zum Sturz führen. Lassen Sie den Kettenwechsel von einem Fachmann durchführen.

DIE LAUFRÄDER - REIFEN, SCHLÄUCHE UND LUFTDRUCK

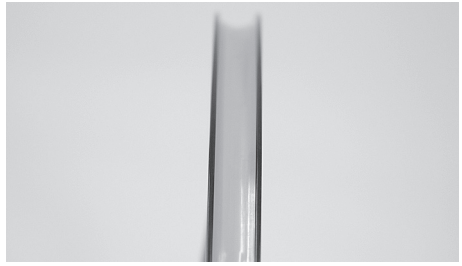
Die Laufräder an Ihrem Bike stellen den Kontakt zur Straße her. Sie werden durch die Gewichte von Fahrer und Gepäck sowie durch Fahrbahnunebenheiten stark belastet. Obwohl die Laufräder sorgfältig hergestellt und zentriert ausgeliefert werden, „setzen" sich die Speichen auf den ersten Kilometern. Schon nach einer kurzen Einfahrzeit von etwa 100 bis 300 Kilometern kann es deshalb notwendig sein, dass die Laufräder nachzentriert werden müssen. Nach dieser Einfahrzeit müssen Sie die Laufräder regelmäßig kontrollieren, wobei ein Nachspannen in der Regel selten nötig ist.

Das Laufrad ist aus der Nabe, den Speichen und der Felge aufgebaut. Auf die Felge wird der Reifen montiert, in den der Schlauch eingelegt ist. Zum Schutz des empfindlichen Schlauches wird ein Felgenband auf die Speichennippel und den oft scharfkantigen Felgenboden gelegt.

Wenn Sie einen neuen Reifen montieren wollen, müssen Sie die Dimension des montierten Pneus beachten. Diese steht auf der Reifenflanke geschrieben. Es gibt zwei Bezeichnungen: die genauere ist die Millimeter Bezeichnung. Die Zahlenkombination 57-559 bedeutet: der Reifen ist im aufgepumpten Zustand 57 mm breit und hat einen (Innen-) Durchmesser von 559 Millimetern. Eine andere Größenbezeichnung für denselben Reifen wird in Zoll angegeben und lautet 26 x 2.25. Ein größerer Reifen kann dazu führen, dass der Reifen an der Gabel oder dem Hinterbau streift. Halten Sie sich deshalb an die montierte Größe.


Laufrad

Dimension und Luftdruckbereiche des Reifens


Felgenband in der Felge

⚠ Wenn Sie einen anderen, breiteren oder höheren Reifen als den serienmäßig montierten aufziehen, kann es dazu kommen, dass Sie mit dem Fuß bei langsamer Fahrt an das Vorderrad stoßen. Beim Einfedern des Federelements kann auch ein Laufrad blockieren. **Unfallgefahr!**

Gut funktionieren kann ein Reifen nur, wenn er mit dem richtigen Luftdruck befüllt wird. Der korrekte Fülldruck sorgt auch für einen besseren Widerstand gegen Pannen. Vor allem das Zerquetschen des Schlauches beim Überfahren einer Kante, der sogenannte „Snake Bite" (zu deutsch: Schlangenbiss), hat zu geringen Druck als Ursache.

Der vom Hersteller empfohlene Luftdruck steht in der Regel auf der Reifenflanke oder dem Typenetikett. Die niedrigere der beiden Druckangaben bringt besseren Federungskomfort, optimal für Fahrten im Gelände. Mit zunehmendem Druck wird der Rollwiderstand verringert, der Komfort dagegen nimmt ab. Hart aufgepumpte Reifen eignen sich deshalb am besten für die Fahrt über Straßen und gute Feldwege.

Oft wird der Druck in der englischen Einheit psi (pounds per square inch) angegeben. In der Tabelle sind die gängigsten Werte umgerechnet.

Der Reifen und die Felge allein sind nicht luftdicht. **Ausnahme:** Schlauchlos-Reifen bei Mountainbikes (Tubeless). Um den Druck im Inneren zu halten, wird der Schlauch in den Reifen eingelegt. Er wird durch ein Ventil befüllt. Pure Cycling verwendet das Sclaverand- oder Rennventil, welches inzwischen bei nahezu allen Fahrradgattungen verwendet wird. Das Ventil ist durch eine Kunststoff-Abdeckkappe vor Schmutz geschützt.

Renn- oder Sclaverandventil

Abschrauben der Kunststoff-Abdeckkappe

psi	bar	kPa
30	2,1	210
40	2,8	280
50	3,5	350
60	4,1	410
70	4,8	480
80	5,5	550
90	6,2	620

Luftdruck in psi,bar und kPa

Fahren mit zu geringem Luftdruck kann dazu führen, dass der Reifen von der Felge springen kann.

Reifen, die einen Druck von fünf bar und mehr zulassen, müssen auf Hakenfelgen montiert werden.

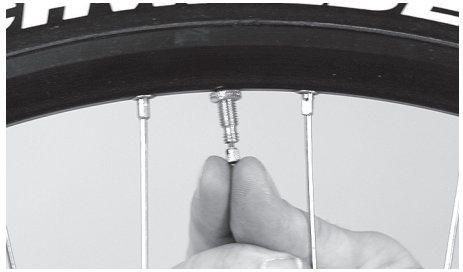
Pumpen Sie Ihren Reifen nie über den maximal zulässigen Druck auf! Der Pneu könnte während der Fahrt von der Felge springen oder platzen. **Sturzgefahr!**

Bei Verwendung eines breiteren Reifens als dem serienmäßigen, kann es vorkommen, dass der Reifen beim vollständigen Einfedern der Federgabel die Gabelkrone berührt.

Beachten Sie die unterschiedlichen Durchmesser der Ventile. Verwenden Sie nur Schläuche mit zur Felge passendem Ventil. Die Verwendung eines falschen Ventils kann zu plötzlichem Luftverlust und damit zu einem Unfall führen.

Wenn die Ventilkörper bei Rennventilen nicht ganz festgedreht sind, führt dies zu schleichendem Luftverlust. Kontrollieren Sie den Sitz des Ventilkörpers im länglichen Schaft.

Handpumpen sind oft nicht geeignet, einen höheren Druck im Reifen aufzubauen. Besser geeignet sind dafür Standpumpen mit Manometer, mit denen man Zuhause die Druckkontrolle durchführt. Für alle Ventilarten gibt es Adapter. Mit dem entsprechenden Zusatzstück lässt sich ein Schlauch mit Sclaverandventil an der Tankstelle aufpumpen.



Beim Renn- oder Sclaverandventil muss das Ventil aufgeschraubt werden

Ventiladapter

Beim Renn- bzw. Sclaverandventil muss vor dem Pumpen die kleine, gerändelte Mutter etwas aufgeschraubt und kurzzeitig soweit zum Ventil hingedrückt werden, bis etwas Luft austritt.

Fahren Sie immer mit dem vorgeschriebenen Reifendruck und kontrollieren Sie diesen in regelmäßigen Intervallen zumindest ein Mal pro Woche.

Achten Sie darauf, dass das Ventil im Durchmesser zum Loch in der Felge passt und dass es immer gerade steht!

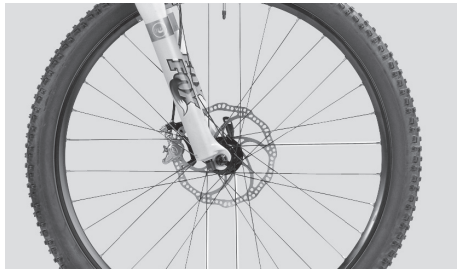
Reifen, bei denen das Profil abgefahren ist, oder deren Flanken brüchig sind, sollten Sie auswechseln. Der Aufbau des Reifens im Inneren kann Schaden nehmen, wenn Feuchtigkeit oder Schmutz hineingelangen.

Mangelhafte Felgenbänder müssen sofort ausgetauscht werden. Ausnahme: Bei Mavic Systemlaufrädern sind keine Felgenbänder notwendig.

Schäden an der Bereifung können im Extremfall zu plötzlichem Platzen des Schlauches mit Unfallfolge führen!

FELGENRUNDLAUF, SPEICHENSPANNUNG

Die Speichen verbinden die Felge mit der Nabe in der Radmitte. Die gleichmäßige Speichenspannung ist für den Rundlauf verantwortlich. Verändert sich die Spannung einzelner Speichen, z.B. durch zu schnelles Überfahren einer Stufe oder einen Speichenbruch, geraten die Zugkräfte aus dem Gleichgewicht, die Felge läuft nicht mehr rund. Schon bevor Sie diese Unregelmäßigkeit durch Schlingern bemerken, kann die Funktion Ihres Bikes beeinträchtigt sein.



Überprüfen Sie den Rundlauf

Zentrierständer

Lose Speichen müssen sofort gespannt werden. Die Belastung steigt sonst an dieser Stelle für alle übrigen Bauteile stark an.

Zentrieren (Nachspannen) von Laufrädern ist eine schwierige Arbeit, die Sie einem Fachmann überlassen sollten!

Fahren Sie nicht mit Laufrädern, die unrund laufen. Sturzgefahr! Überprüfen Sie deshalb von Zeit zu Zeit den Rundlauf. Heben Sie dazu das Laufrad vom Boden und versetzen Sie es per Hand in Rotation.

LAUFRADBEFESTIGUNG MIT SCHNELLSPANNERN

Die Laufräder werden mit den Nabenachsen am Rahmen befestigt und mit Schnellspannern in den sogenannten Ausfallenden geklemmt.

Das geht ohne Werkzeug. Sie müssen lediglich einen Hebel umlegen, eventuell einige Umdrehungen aufschrauben und können das Rad herausnehmen (siehe Kapitel **„Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“**).

Schnellspanner machen es aber auch Fahrraddieben leicht! Wenn Sie sichergehen möchten, können Sie die Schnellspanner durch Diebstahlsicherungen ersetzen, die Sie nur mittels kodiertem oder Innensechskant-Schlüssel öffnen und schließen können.

LAUFRADBEFESTIGUNG MIT STECKACHSEN-SYSTEMEN

Derzeit gibt es sehr viele unterschiedliche Steckachsensysteme auf dem Markt. Einige Systeme werden mit Schnellspannern befestigt. Für andere Systeme benötigen Sie zur Montage bzw. Demontage eventuell spezielles Werkzeug.

Kontrollieren Sie die Befestigung nach ein bis zwei Betriebsstunden und danach alle 20 Betriebsstunden.

Öffnen des Schnellspanners

Schließen des Schnellspanners

Befestigung mit Steckachsen

Beachten Sie immer die Hinweise des Gabelherstellers in der beigelegten Anleitung.

Fahren Sie nie mit einem Fahrrad, dessen Laufradbefestigung Sie nicht vor Fahrtbeginn kontrolliert haben! Falls sich das Rad während der Fahrt löst, stürzen Sie!

Schließen Sie Laufräder, die mit Schnellspannern befestigt sind, zusammen mit dem Rahmen an einen festen Gegenstand an, wenn Sie das Rad abstellen.

Auch unsere Mountainbikes weisen Steckachsensysteme auf. Lesen Sie hierzu bitte das Kapitel **„Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“**.

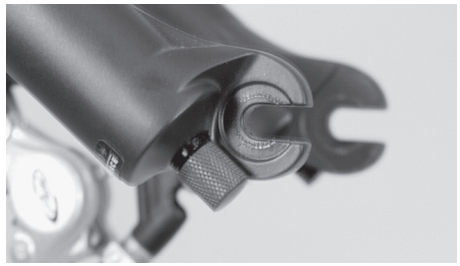
BEHEBEN EINER REIFENPANNE

Eine Reifenpanne kann jeden Radfahrer ereilen. Der „Plattfuß" muss allerdings nicht das Ende der Radtour bedeuten, wenn das notwendige Werkzeug zum Reifen- und Schlauchwechseln und ein Ersatzschlauch oder Flickzeug an Bord sind. Bei Rädern mit Schnellspanner werden zum Schlauchwechsel lediglich zwei Montierhebel und eine Pumpe benötigt, bei Rädern mit Mutternbefestigung oder Diebstahlsicherung kommt noch der entsprechende Schlüssel hinzu.

RADAUSBAU

- Bei V-Bremsen muss zuerst der Zug am Bremsarm ausgehängt werden. Fassen Sie dazu mit einer Hand um das Laufrad und drücken Sie die Bremsbeläge bzw. die Bremsarme zusammen. In dieser Stellung lässt sich der meist tonnenförmige Nippel bzw. der Außenzug bei V-Brakes leicht aushängen.
- Bei hydraulischen Scheibenbremsen achten Sie bei ausgebautem Laufrad darauf, niemals den Bremshebel zu betätigen. Überprüfen Sie beim Wiedereinbau, den schleiffreien Lauf der Bremsscheibe im Bremssattel. Berühren Sie niemals direkt nach dem Bremsen die Bremsscheiben, da diese sehr heiß werden und zu Verbrennungen führen können.
- Bei Hinterrädern mit Kettenschaltung sollten Sie vor der Demontage auf das kleinste Ritzel schalten. So steht das Schaltwerk ganz außen und behindert den Ausbau nicht.
- Öffnen Sie den Schnellspanner, wie im Kapitel **„Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen"** beschrieben. Wenn das Laufrad nach dem Lösen noch nicht herausgezogen werden kann, liegt dies sehr wahrscheinlich an einer Ausfallsicherung. Dabei handelt es sich um Haltenasen am Ausfallende. In diesen Fällen müssen Sie die Vorspannmutter des Schnellspanners einige Umdrehungen öffnen und das Laufrad aus den Sicherungen fädeln.

Vor der Demontage des Hinterrades auf das kleinste Ritzel schalten



Ausfallsicherung an der Gabel

⚠ Ziehen Sie bei ausgebautem Laufrad keinesfalls am (Scheiben-) Bremshebel und achten Sie darauf, die Transportsicherung zu montieren, wenn Sie das Rad ausbauen!

⚠ Bremsscheiben können heiß werden. Lassen Sie sie vor der Demontage des Laufrades abkühlen.

ⓘ Beachten Sie die Bedienungsanleitungen der Bremsen- und Schaltungshersteller, die dem BikeGuard beiliegen.

- Um den Ausbau des Hinterrades zu erleichtern, müssen Sie das Schaltwerk mit der Hand etwas nach hinten ziehen.
- Heben Sie Ihr Bike etwas hoch und geben Sie dem Laufrad einen Klaps, dann fällt es nach unten heraus.

DEMONTAGE VON DRAHT- UND FALTREIFEN

- Schrauben Sie den Ventildeckel und die Befestigungsmuttern vom Ventil und lassen Sie die Luft vollständig ab.
- Drücken Sie den Reifen von der Felgenflanke in die Mitte der Felge. Es erleichtert die Demontage, wenn Sie dies über den ganzen Umfang tun.
- Setzen Sie den Montierhebel ca. 5 cm rechts und links neben dem Ventil an der Unterkante des Reifens an, und hebeln Sie die Reifenflanke über das Felgenhorn. Halten Sie den Hebel in dieser Stellung fest.
- Schieben Sie den zweiten Hebel in etwa 10 Zentimetern Entfernung vom ersten zwischen Felge und Reifen und hebeln Sie die Flanke erneut über den Felgenrand.
- Nachdem ein Teil der Reifenflanke über das Horn gehebelt wurde, kann die Flanke meist durch Verschieben der Montierhilfe über den Umfang vollständig gelöst werden.
- Nun können Sie den Schlauch herausziehen. Achten Sie darauf, dass das Ventil nicht in der Felge hängen bleibt und der Schlauch keinen Schaden nimmt.

Zum Ausbau des Hinterrades ziehen Sie das Schaltwerk etwas nach hinten

Drücken des Reifens in die Felgenmitte

Ansetzen des Montierhebels und Hebeln der Reifenflanke über den Felgenrand

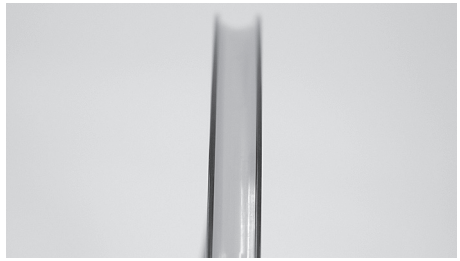
Schlauch aus dem Reifen ziehen

- Flicken Sie den Schlauch gemäß der Bedienungsanleitung des Flickenherstellers.
- Wenn Sie den Reifen demontiert haben, sollten Sie das Felgenband kontrollieren. Das Band sollte gleichmäßig sitzen, darf nicht beschädigt oder rissig sein und muss alle Speichen-Nippel und Bohrungen bedecken. Bei Felgen mit doppeltem Boden – sogenannten Hohlkammerfelgen – muss das Band den ganzen Boden bedecken. Bei diesen Felgen sollten ausschließlich Felgenbänder aus Textilgewebe oder aus festem Kunststoff verwendet werden. Wenn Sie Zweifel hinsichtlich Ihres Felgenbandes haben, wenden Sie sich bitte an unsere Service-Hotline 0800 564731.
- Die zweite Reifenflanke kann bei Bedarf einfach von der Felge heruntergezogen werden.

MONTAGE VON DRAHT- UND FALTREIFEN

Achten Sie bei der Montage des Reifens darauf, dass keine Fremdkörper wie Schmutz oder Sand ins Innere gelangen und dass Sie den Schlauch nicht beschädigen.

- Stellen Sie die Felge mit einem Horn in den Reifen. Drücken Sie diese Flanke mit den Daumen komplett über das Horn der Felge. Dieser Vorgang sollte bei jedem Reifen ohne Werkzeug möglich sein. Stecken Sie das Ventil des Schlauchs ins Ventilloch der Felge.
- Pumpen Sie den Schlauch nur leicht auf, so dass er die runde Form annimmt, und legen Sie ihn vollständig ins Innere des Reifens. Achten Sie darauf, dass er dabei keine Falten wirft.
- Beginnen Sie die Endmontage auf der gegenüberliegenden Seite des Ventils. Drücken Sie den Reifen soweit es geht mit den Daumen über die Felgenflanke.
- Achten Sie dabei darauf, dass der Schlauch nicht zwischen Reifen und Felge eingeklemmt und gequetscht wird. Schieben Sie den Schlauch deshalb mit dem Zeigefinger immer wieder ins Reifeninnere.



Felgenband in der Felge

Ventil in das Felgenloch stecken

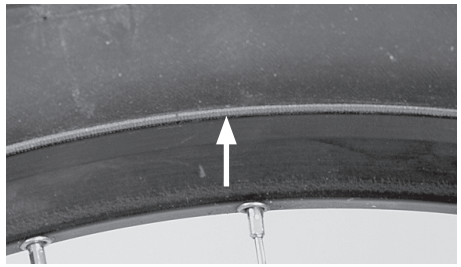
Reifen per Hand in die Felge drücken

Ist das Gewebe des Reifens durch einen eingedrungenen Gegenstand zerstört, tauschen Sie den Reifen sicherheitshalber aus.

Mangelhafte Felgenbänder müssen sofort ausgetauscht werden.

- Arbeiten Sie sich gleichmäßig nach beiden Seiten am Reifenumfang entlang. Zum Ende hin müssen Sie den Reifen kräftig nach unten ziehen, damit der schon montierte Bereich in den tiefen Felgenboden rutscht. Dies erleichtert die Montage auf den letzten Zentimetern spürbar.
- Kontrollieren Sie nochmals den Sitz des Schlauches und drücken Sie den Reifen mit dem Handballen über das Horn.
- Gelingt dies nicht, müssen Sie Montierhebel verwenden. Achten Sie darauf, dass die stumpfe Seite zum Schlauch zeigt und dass Sie den Schlauch nicht beschädigen.
- Drücken Sie das Ventil ins Reifeninnere, damit der Schlauch nicht unter dem Reifenkern eingeklemmt wird. Steht das Ventil gerade? Wenn nicht, müssen Sie nochmals eine Flanke des Reifens demontieren und den Schlauch neu ausrichten.
- Wenn Sie sichergehen wollen, dass der Schlauch nicht unter der Flanke zerquetscht wird, sollten Sie den Reifen halb aufgepumpt über den gesamten Radumfang hin- und herwalken, d.h. quer zur Rollrichtung bewegen. Dabei lässt sich auch kontrollieren, ob sich das Felgenband verschoben hat.
- Pumpen Sie den Schlauch nun bis zum gewünschten Reifendruck auf. Der maximale Druck steht meist an der Reifenflanke.
- Kontrollieren Sie den Sitz des Reifens anhand des Kontrollringes an der Felgenflanke. Wichtig dabei ist, dass der Ring am ganzen Reifen einen gleichmäßigen Abstand zum Felgenhorn hat.

Drücken Sie den Reifen nach beiden Seiten um sicher zu gehen, dass der Schlauch nicht eingeklemmt ist



Kontrollring an der Reifenflanke

Wenn Sie unterwegs eine Panne haben, können Sie versuchen, das Laufrad nicht auszubauen und den Schlauch nicht komplett herauszunehmen. Lassen Sie das Ventil in der Felge stecken und suchen Sie zuerst das Loch, durch das die Luft entweicht. Pumpen Sie den Schlauch dazu auf. Führen Sie den Schlauch dicht am Ohr vorbei und achten Sie auf Zischgeräusche. Haben Sie das Loch entdeckt, suchen Sie die entsprechende Stelle am Reifen und untersuchen Sie diese ebenfalls. Oft steckt der Fremdkörper noch im Reifen. Entfernen Sie diesen gegebenenfalls.

DEMONTAGE VON SCHLAUCHLOS-REIFEN (TUBELESS-/UST-REIFEN)

Lassen Sie die Luft vollständig aus dem Reifen. Drücken Sie die Reifenflanken mit den Händen zur Felgenmitte, bis der Reifenkern auf beiden Seiten locker auf der Felge liegt. Beginnen Sie auf der dem Ventil gegenüberliegenden Seite und heben Sie eine Reifenflanke mit den Fingern über die Seitenflanke (Horn) der Felge. Legen Sie die gesamte Reifenseitenwand frei. Ziehen Sie danach auch die zweite Reifenflanke von der Felge.

REPARATUR VON SCHLAUCHLOS-REIFEN (TUBELESS-/UST-REIFEN)

Tubeless Reifen können im Fall einer Panne auch mit einem Schlauch betrieben werden. Entfernen Sie zuvor den eingedrungenen Gegenstand aus dem Reifen. Demontieren Sie auch das Ventil der Felge. Legen Sie einen leicht aufgepumpten MTB-Schlauch in den Reifen. Montieren Sie den Reifen wie vorstehend beschrieben und achten Sie auf korrekten Luftdruck und einen guten Sitz auf der Felge. Schlauchlos-Reifen können Sie auf der Innenseite mit einem handelsüblichen Reparatur-Flicken abdichten. Befolgen Sie dabei die Anleitung des Flickzeugherstellers.

Drücken des Schlauchlos-Reifens in die Felgenmitte

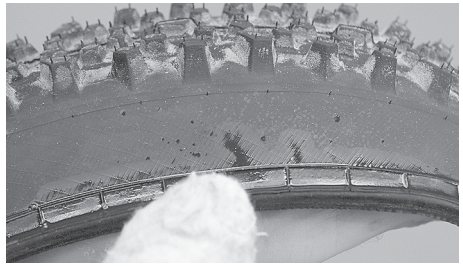
Fehlerhafte Montage kann zu Funktionsstörungen oder sogar zum Versagen der Bremse führen. Handeln Sie deshalb unbedingt nach den Anweisungen des Herstellers in beiliegender Anleitung.

MONTAGE VON SCHLAUCHLOS-REIFEN (TUBELESS-/UST-REIFEN)

Achten Sie vor der Montage darauf, dass der Reifen auf der Innenseite und im Bereich des Reifenfußes frei von Schmutz und Schmiermittel ist. Benetzen Sie den Reifenfuß beider Seiten vor der Montage rundherum mit Seifenwasser oder Reifenmontagepaste. Benutzen Sie keine Montagehebel!

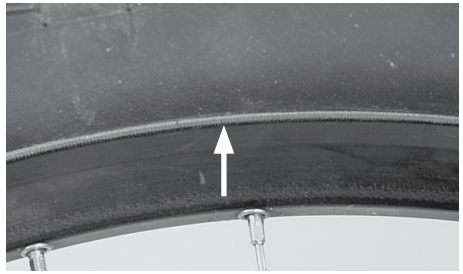
Drücken Sie den Reifen ausschließlich mit den Händen auf die Felge, um Beschädigungen des Reifenfußes vorzubeugen. Drücken Sie zuerst einen Reifenfuß über seinen gesamten Umfang über ein Horn der Felge. Drücken Sie anschließend den zweiten Reifenfuß über das Felgenhorn. Zentrieren Sie den Reifen auf der Felge. Achten Sie darauf, dass der Reifen im Felgenbett liegt und das Ventil mittig zwischen den beiden Flanken des Reifens liegt. Pumpen Sie den Reifen bis zu seinem maximal möglichen Luftdruck auf. Der Druck steht üblicherweise auf der Seitenwand des Reifens.

Der Reifen setzt sich dabei in den Sitz der Felge. Kontrollieren Sie den korrekten Sitz anhand der feinen Kennlinie oberhalb der Reifen-Felge-Verbindung. Diese Kennlinie sollte über den gesamten Reifenumfang im gleichmäßigen Abstand zur Felge verlaufen. Regulieren Sie den Luftdruck nun über das Ventil vom maximalen Druck ausgehend. Beachten Sie dabei den empfohlenen Luftdruckbereich.



Benetzen Sie den Reifenfuß vor der Montage mit Seifenwasser

Luftdruckangabe auf der Reifenflanke

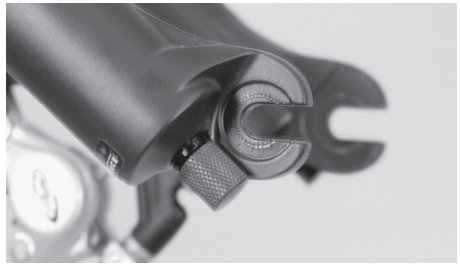


Der Kontrollring für den Reifensitz

Tubeless Reifen dürfen nur in Verbindung mit einer UST-Felge / einem UST-Laufrad (Mavic und andere Hersteller) verbaut werden.

RADEINBAU

Der Laufradeinbau verläuft in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau. Vergewissern Sie sich, dass das Laufrad passgenau in den Ausfallenden sitzt und mittig zwischen den Gabelholmen oder den Hinterbaustreben läuft. Achten Sie auf einen korrekten Sitz des Schnellspanners (siehe Kapitel **„Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“**) und hängen Sie ggf. die Bremse sofort wieder ein!



Ausfallende

Achten Sie auf den korrekten Sitz des Schnellspanners

Kontrollieren Sie vor dem Weiterfahren, ob die Scheibenbremse schleiffrei läuft. Kontrollieren Sie den Sitz der Laufradbefestigung. Kontrollieren Sie, ob die Bremsscheibe nach der Montage frei von Fett oder anderen Schmiermitteln sind. Machen Sie unbedingt eine Bremsprobe!

Fehlerhafte Montage kann zu Funktionsstörungen oder sogar zum Versagen der Bremse führen. Handeln Sie deshalb unbedingt nach den Anweisungen des Herstellers in beiliegender Anleitung.

Ist das Gewebe des Reifens jedoch durch einen eingedrungenen Gegenstand zerstört, tauschen Sie den Reifen sicherheitshalber aus.

DAS LENKUNGSLAGER

Die Gabel, der Vorbau, der Lenker und das Vorderrad sind mit dem Lenkungslager, auch Steuersatz genannt, im Rahmen drehbar gelagert. Damit sich Ihr Bike selbst stabilisieren kann und geradeaus fährt, muss sich dieser Lenkbereich sehr leicht drehen können. Die stoßartigen Schläge durch wellige Fahrbahnen belasten das Lenkungslager sehr stark. Dadurch kann es vorkommen, dass es sich lockert und verstellt.

KONTROLLE UND NACHSTELLEN

- Überprüfen Sie das Spiel, indem Sie die Finger um die obere Lenkungslagerschale legen.
- Belasten Sie den Sattel mit dem Oberkörper, ziehen Sie mit der anderen Hand die Vorderradbremse und schieben Sie Ihr Bike kräftig vor und zurück.
- Wenn das Lager Spiel hat, verschiebt sich die obere Schale spürbar gegenüber der unteren.
- Eine weitere Möglichkeit besteht darin, das Vorderrad etwas vom Boden zu heben und fallen zu lassen. Wenn das Lager Spiel hat, ist in diesem Bereich ein Klappern zu hören.
- Um die Leichtgängigkeit des Lagers zu prüfen, müssen Sie mit einer Hand den Rahmen hochheben, bis das Vorderrad keinen Bodenkontakt mehr hat. Bewegen Sie den Lenker von links nach rechts. Das Vorderrad muss sich sehr leichtgängig und ohne Einrasten von ganz links nach ganz rechts schwenken lassen. Wenn der Lenker leicht angetippt wird, muss sich das Rad selbsttätig aus der Mittelstellung herausdrehen.

Wenn mit lockerem Lenkungslager gefahren wird, werden die Belastungen auf die Gabel und das Lager sehr hoch. Ein Lagerschaden oder ein Gabelbruch mit schwerwiegenden Konsequenzen können die Folge sein!

Überprüfen Sie das Spiel im Lenkungslager indem Sie die Finger um die Lagerschale legen und das Bike mit gezogener Bremse vor- und zurückschieben

Überprüfen Sie die Leichtgängigkeit des Lagers indem Sie das Vorderrad anheben und prüfen, ob es sich sehr leichtgängig bewegen lässt

Das Einstellen der Lenkungslager benötigt eine gewisse Erfahrung, deshalb sollte diese Arbeit von einem Fachmann ausgeführt werden. Falls Sie es selbst versuchen möchten, lesen Sie bitte vor dem Einstellen die Anleitung des Lagerherstellers genau durch!

Kontrollieren Sie den sicheren Sitz des Vorbaus nach dem Einstellen des Lagers, indem Sie das Vorderrad zwischen die Beine nehmen und versuchen, den Lenker dagegen zu verdrehen. Ein loser Vorbau kann sonst zum Sturz führen.

AHEADSET®-LENKUNGSLAGER

Dieses System zeichnet sich dadurch aus, dass der Vorbau nicht innen im Gabelschaft steckt, sondern außen um den hier gewindelosen Gabelschaft geklemmt wird. Der Vorbau ist wichtiger Bestandteil des Lenkkopflagers. Seine Klemmung fixiert die Einstellung des Lagers.

- Öffnen Sie die Klemmschrauben am Vorbau, die sich seitlich oder hinten am Vorbau befinden.
- Ziehen Sie mit Gefühl die oben versenkt liegende Einstellschraube mit einem Innensechskantschlüssel etwas nach.
- Richten Sie den Vorbau wieder aus, damit der Lenker bei Geradeausfahrt nicht schräg steht.
- Ziehen Sie die seitlichen Vorbau-Klemmschrauben mit dem Drehmomentschlüssel wieder an. Benutzen Sie einen Drehmomentschlüssel und überschreiten Sie die maximalen Anzugsmomente nicht! Sie finden diese im Kapitel **„Empfohlene Anzugsdrehmomente“**, auf den Bauteilen selbst und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller.
- Führen Sie die nebenstehend beschriebene Spielkontrolle durch. Auch hier darf das Lager nicht zu stramm justiert werden.

Stellen Sie sich zur Kontrolle vor Ihr Bike und klemmen Sie das Vorderrad zwischen Ihre Knie. Fassen Sie den Lenker und versuchen Sie, ihn gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen. Ziehen Sie die Vorbau-Klemmschraube(n) etwas nach, wenn sich der Lenker verdrehen lässt.

Stellen Sie nach dem Lösen der seitlichen Klemmschrauben, mit der oben versenkt liegenden Einstellschraube das Lagerspiel ein

Ziehen Sie die seitlichen Vorbau-Klemmschrauben mit dem Drehmomentschlüssel wieder an

Versuchen Sie den Lenker gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen

Kontrollieren Sie den verdrehsicheren Sitz des Vorbaus nach dem Einstellen des Lagers! Ein loser Vorbau könnte zu einem schweren Sturz führen!

Ziehen Sie diese Schraube nicht fest, sondern stellen Sie mit dieser das Spiel ein!

Beachten Sie, dass der Vorbau den Gabelschaft zerdrücken kann, wenn Sie die Schrauben zu fest andrehen.

FEDERUNG

GLOSSAR – FEDERUNG

Federrate oder -härte:
Kraft, die benötigt wird, um die Feder um einen bestimmten Federweg zusammenzudrücken. Eine höhere Rate bedeutet mehr Kraft pro Weg. Bei Luftfederelementen entspricht dies einem höheren Druck.

Federvorspannung:
Stahlfedern und Elastomere können innerhalb eines bestimmten Bereiches vorgespannt werden. Dadurch spricht die Federung erst bei einer hohen Last an. Die Federrate wird dadurch jedoch nicht verändert. Schwere Fahrer können durch eine höhere Vorspannung eine zu geringe Federhärte nicht ausgleichen.

Zugstufendämpfung (rebound damping):
Verzögert bzw. bremst das Ausfedern.

Druckstufendämpfung (compression damping):
Verzögert bzw. bremst den Einfedervorgang.

Negativfederweg (sag):
Der Federweg, um den der Hinterbau oder die Gabel einfedert (einfedern soll), wenn der Fahrer im Stillstand seine übliche Fahrposition einnimmt.

Lockout:
Vorrichtung, die die Gabel oder den Stoßdämpfer blockiert, damit das Fahrrad auf Asphalt oder glatten Strecken nicht wippt. Darf nicht im Gelände oder bergab eingesetzt werden.

Plattformdämpfung:
Erhöht die Druckstufendämpfung und unterdrückt das Wippen. Im Gegensatz zum Lockout wird die Federung nicht komplett blockiert.

Die Federgabel

Der gefederte Hinterbau

Lockout

DIE FEDERGABEL

Der Trend im Fahrradbau zu mehr Fahrkomfort und sicherem Handling ist unübersehbar. Deshalb sind die Mountainbikes mit Federgabeln ausgestattet. Ihr Bike kann im Gelände oder auf schlechten Fahrbahnstücken besser kontrolliert werden, die Belastungen von Fahrrad und Fahrer durch Stöße nehmen spürbar ab. Obwohl verschiedene Bauarten auf dem Markt sind, gehören die Mehrzahl der Federgabeln zur Gruppe der sogenannten Teleskopgabeln, deren Wirkungsweise der bei Motorrädern oft verwendeten Federelementen gleicht.

Federgabeln unterscheiden sich in der Ausführung der Federelemente und der Dämpferart. Die Federwerkstoffe sind entweder Stahlfedern, spezielle Kunststoffarten, sogenannte Elastomere, Luft in einer abgeschlossenen Kammer oder Kombinationen daraus. Gedämpft wird in der Regel mit Öl oder durch die Eigendämpfung der Elastomere.

FUNKTIONSWEISE

Wirkt ein Stoß auf das Vorderrad, wird der untere Teil der Gabel, die sogenannten Tauchrohre, nach oben gedrückt. Diese gleiten auf den dünneren Standrohren, die mit der Gabelkrone fest verschraubt, eingepresst oder verklebt sind. Die Gabel schiebt sich zusammen, eine Feder im Inneren wird zusammengedrückt. Die Feder sorgt dafür, dass die Gabel nach dem Stoß wieder auseinander gleitet und die ursprüngliche Stellung einnimmt. Eine ideale Feder würde sich schlagartig entspannen. Damit der Ausfedervorgang kontrolliert abläuft und sich die Gabel nicht aufschwingt, wird ein Schwingungsdämpfer in die Gabel eingebaut. In der Ausführung der Federelemente und der Dämpferart unterscheiden sich die Telegabeln. Als Federwerkstoffe kommen Stahl- oder Titanfedern, spezielle Kunststoffarten, sogenannte Elastomere, oder Luft in einer abgeschlossenen Kammer oder Kombinationen von diesen zum Einsatz.

Die Federgabel

Lockout

Beachten Sie auch das **Glossar – Federung** am Anfang dieses Kapitels.

Alle unsere Mountainbikes sind nur für die Verwendung mit der serienmäßig verbauten oder einer vergleichbaren Federgabel ausgelegt. Der Einsatz von Doppelbrückengabeln oder Gabeln differierender Einbaulängen ist nicht gestattet, begründet einen Garantieverlust und kann zu schwerer Beschädigung oder Bruch Ihres Bikes führen. **Unfallgefahr!**

Gedämpft wird in der Regel mit Öl, das sich in speziellen Kammern befindet. Vereinzelt werden Reibungs- und Luftdämpfer eingesetzt.

Wenn Sie lange im Stehen mit hohem Krafteinsatz bergauf fahren, ist es ratsam, die Dämpfung zu blockieren (Lockout). Beim Bergabfahren auf schlechtem Untergrund ist es von Vorteil, wenn die Dämpfung weitgehend geöffnet ist.

EINSTELLUNG UND WARTUNG

Für eine optimale Funktion der Gabel muss diese auf das Fahrergewicht und den Einsatzzweck abgestimmt werden, auch wenn Ihr Bike bereits mit für Ihr Gewicht passenden Federn ausgeliefert wird. Mit wenig Aufwand und einem einfachen Trick lässt sich eine erste Abstimmung der Gabel auf Ihre Anforderungen vornehmen.

- Ziehen Sie einen Kabelbinder so über das Standrohr, dass er sich noch leicht verschieben lässt.
- Grundsätzlich sollte die Gabel beim Aufsitzen einfedern, damit negativer Federweg entsteht. Bei Cross Country und Marathon empfehlen wir ca. 10 - 25 %, bei Enduro und Freeride 20 - 40 % des Federweges. Ist dies nicht der Fall, müssen Sie die Federvorspannung verändern.
- Bei Gabeln mit Stahlfedern oder Elastomeren lässt sich die Feder in engen Grenzen über einen Drehknopf oben am Gabelkopf, der Verbindung der Standrohre, vorspannen.
- Die Einstellung der Federhärte geschieht bei Öl-Luft-Gabeln über den Luftdruck in der Gabel. Der Druck muss mit einer speziellen Pumpe, die der Gabelhersteller in der Regel liefert, regelmäßig kontrolliert werden. Halten Sie sich an die Empfehlungen des Herstellers.
- Fahren Sie mit Ihrem Bike über gemischtes Terrain und schauen Sie hinterher, wie viel des Federweges Sie ausgenutzt haben. Ist der Kabelbinder nur wenige Millimeter verschoben, ist die Gabel zu hart eingestellt; verringern Sie die Federvorspannung. Bringt dies keine Besserung, lassen Sie die Federn austauschen.

Ziehen Sie einen Kabelbinder über das Standrohr

Anhand des verschobenen Kabelbinders können Sie den genutzten Federweg erkennen

Einstellung der Federhärte mit einer Dämpferpumpe

Nahezu sämtliche Gabelhersteller legen ihren Gabeln gut gemachte Anleitungen bei. Lesen Sie diese sorgfältig durch, bevor Sie Veränderungen an der Einstellung der Gabel oder Wartungsarbeiten vornehmen.

- Ist der Kabelbinder auf der ganzen Länge des Federwegs verschoben oder schlägt die Gabel mit einem hörbaren Geräusch durch, ist die Feder zu weich, die Vorspannung muss erhöht werden. Genügt der Verstellbereich nicht, lassen Sie die Feder von einem Fachmann austauschen.
- Die Verstellung der Dämpfer befindet sich oft am oberen und/oder unteren Ende des Standrohres, in der Nähe der Radaufnahme oder am anderen Gabelholm. Beginnen Sie mit maximal geöffneter Dämpfung und tasten Sie sich in viertel oder halben Umdrehungen an Ihre Wunschdämpfung heran.
- Reichen die Verstellmöglichkeiten nicht aus, müssen andere Federn oder Dämpfer eingebaut werden. Viele Hersteller liefern Tuning- und Nachrüstsätze. Verwenden Sie ausschließlich vom Gabelhersteller freigegebenes Material.

Federgabeln sind verhältnismäßig kompliziert aufgebaute Bauteile, die einige Wartung und Pflege erfordern. Nahezu alle Federgabelhersteller haben deshalb Servicecenter eingerichtet, bei denen Sie die Gabeln auf Herz und Nieren prüfen und die turnusmäßigen Generalüberholungen durchführen lassen können.

Verstellmöglichkeiten der Dämpfung

Aktivieren des Lockout

Aktivieren Sie das Lockout-System nur auf glatten Fahrbahnen oder Wegen.

Eine zu stark gedämpfte Gabel kann dazu führen, dass die Gabel bei schnell aufeinander folgenden Hindernissen nicht mehr ausfedert. **Sturzgefahr!**

Die Federgabel muss so ausgelegt sein bzw. abgestimmt werden, dass sie nicht durchschlägt. Fühlbar und meist auch deutlich hörbar ist eine zu weiche Feder (zu wenig Luftdruck) an harten Schlägen. Diese entstehen, wenn sich die Gabel ruckartig vollständig zusammenschiebt. Schlägt eine Federgabel häufig durch, gehen diese und der Rahmen auf Dauer kaputt.

Tipps zur Einstellung und Wartung finden Sie auch unter:
www.centurion.de
www.manitoumtb.com
www.rockshox.com
www.sportimport.de
www.foxracingshox.com
www.toxoholics.de

Einige Wartungstipps sollten Sie auf jeden Fall beherzigen:

- Achten Sie bei allen Gabeltypen auf saubere Gleitflächen der Standrohre. Reinigen Sie die Gabel nach jeder Ausfahrt mit Wasser und einem weichen Schwamm. Besprühen Sie die Standrohre an der Federgabel, nachdem Sie das Fahrrad gewaschen haben, mit etwas Schmierspray oder tragen Sie eine sehr dünne Schicht Hydrauliköl auf. Verwenden Sie dazu weder einen Dampfstrahler noch scharfe Reinigungsmittel!
- Lassen Sie regelmäßig alle Verschraubungen an der Gabel überprüfen.

Halten Sie die Standrohre der Gabel immer sauber

Federgabeln sind so konstruiert, dass sie Schläge ausgleichen können bzw. müssen. Ist die Gabel starr und blockiert, gehen Schläge ungemindert in den Rahmen, der an diesen Stellen meist nicht dafür ausgelegt ist. Deshalb dürfen Sie bei Gabeln mit Lockout (Feststellmechanismus der Federgabel) diese Funktion generell nur auf glattem Terrain (Straßen, glatte Feldwege) betätigen und nicht im Gelände.

Federgabeln sind ständig dem Bewurf mit Wasser und Schmutz vom Vorderrad ausgesetzt. Reinigen Sie sie nach jeder Fahrt mit reichlich Wasser.

Beachten Sie die beiliegende Bedienungsanleitung des Gabelherstellers oder schauen Sie auf dessen Website nach.

Federgabeln sind kompliziert aufgebaut. Lassen Sie die Wartungs- und Reparaturarbeiten bei einem vom Gabelhersteller autorisierten Service-Center ausführen. Wenn Sie die Schrauben an der Federgabel kontrollieren, halten Sie sich an die Drehmomentvorgaben des Gabelherstellers und benutzen Sie unbedingt einen geeigneten Drehmomentschlüssel!

Achten Sie beim Kauf eines neuen Vorderradreifens darauf, dass dieser nicht so hoch baut, dass er beim vollständigen Einfedern der Gabel am Gabelkopf streifen würde. Das Vorderrad kann sonst blockieren. **Sturzgefahr!**

FULL SUSPENSION

Vollgefederte Räder weisen neben einer Federgabel zusätzlich einen beweglichen Hinterbau auf, der über einen Stoßdämpfer gefedert und gedämpft wird. Je nach System sind eine oder mehrere Lagerachsen mit jeweils mindestens zwei Lagern vorgesehen. Der Stoßdämpfer federt entweder mit einer Stahl- oder Luftfeder. Gedämpft wird üblicherweise mit Öl.

BESONDERHEITEN DER SITZPOSITION

Vollgefederte Räder federn leicht ein, wenn sich der Fahrer auf den Sattel setzt. Dadurch kippt der Sattel etwas nach hinten; dies gilt es bei der Neigungseinstellung zu berücksichtigen. Bei Sitzproblemen sollten Sie die Sattelnase im Vergleich zur normalen Einstellung leicht absenken.

EINSTELLUNG UND WARTUNG

Je nach Fahrergewicht und Sitzhaltung muss die Charakteristik des Stoßdämpfers eingestellt werden. Schon beim Aufsitzen auf Ihr Bike muss das Federbein der Hinterradschwinge leicht eintauchen, damit negativer Federweg, auch „sag“ genannt, entsteht. Bei Cross Country und Marathon empfehlen wir einen sag von ca. 10 - 25 %, bei Enduro und Freeride 20 - 40 % des Federweges.

Beim Durchfahren eines Loches entspannt sich dadurch die Feder, die Schwinge gleicht die Unebenheit aus. Wird die Federspannung zu hoch gewählt, schwindet dieser Effekt, da das Rad bereits vollständig ausgefedert ist. Ein wesentlicher Sicherheits- und Komfortaspekt wird nicht genutzt.

Beachten Sie auch das **Glossar – Federung** am Anfang dieses Kapitels.

Der gefederte Hinterbau

Der O-Ring auf dem Dämpfer ganz oben

Der verschobene O-Ring auf dem Dämpfer zeigt den ausgenutzten Federweg an

Vollgefederte Räder haben eine deutlich größere Bodenfreiheit als ungefederte Räder. Bei korrekt eingestellter Sattelhöhe kann der Boden mit den Füßen nicht erreicht werden. Stellen Sie den Sattel am Anfang niedriger ein und üben Sie das Auf- und Absitzen.

Die Feder muss andererseits so ausgelegt bzw. abgestimmt werden, dass das Federbein nicht durchschlägt. Fühlbar und meist auch deutlich hörbar ist eine zu weiche Feder an harten Schlägen, die durch das stoßartige vollständige Zusammenschieben des Stoßdämpfers entstehen. Wenn ein Federbein häufig durchschlägt, nimmt sowohl dieses als auch der Rahmen auf Dauer Schaden.

Stellen Sie die Federvorspannung so ein, dass Ihr Bike beim Aufsitzen am Sattel für Cross Country und Marathon ca. 10 - 25 %, bei Enduro und Freeride ca. 20 - 40 % des gesamten Federwegs einfedert.

Die Dämpfung wird durch Ventile im Inneren geregelt. Der Durchfluss des Öls und damit die Geschwindigkeit, mit der das Federbein aus- bzw. einfedert, wird verändert. So kann die Reaktion auf Hindernisse optimiert werden. Zudem ist es möglich, den Wippvorgang des Hinterbaus beim Pedalieren einzudämmen. Bei langen Bergauf-Passagen mit hohem Krafteinsatz im Sitzen ist es deshalb ratsam, die Dämpfung zu blockieren.

Bei Bergabfahrten auf schlechter Fahrbahnoberfläche kann es von Vorteil sein, wenn die Dämpfung weitgehend geöffnet wird.

Versuchen Sie, sich langsam in viertel oder halben Umdrehungen an die für Sie optimale Einstellung heranzuarbeiten.

Die Dämpfung lässt sich über ein Verstellrädchen einstellen

Fahren Sie nicht, wenn das Federbein durchschlägt.

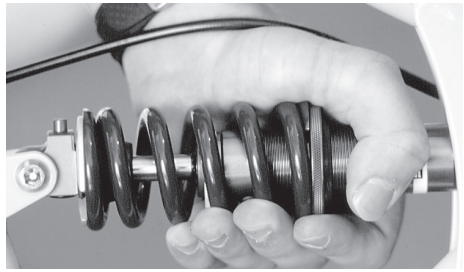
Nahezu sämtliche Hersteller legen ihren Dämpfern/Federbeinen gut gemachte Anleitungen bei. Lesen Sie diese sorgfältig durch, bevor Sie Veränderungen an der Einstellung oder Wartungsarbeiten vornehmen.

Tipps zur Einstellung Ihres Federbeins finden Sie auch auf den Websites der Hersteller:
www.rockshox.de
www.sportimport.de
www.dtswiss.com
www.manitoumtb.com
www.centurion.de
www.foxracingshox.com
www.toxoholics.de

- Bei Stahlfedern drehen Sie den gerändelten Einstellring an der Feder im Uhrzeigersinn (Blickrichtung vom Stellring zur Feder), um die Federvorspannung zu erhöhen. Falls der Ring allein nicht gedreht werden kann, nehmen Sie die Feder ganz in die Hand. Unterstützen Sie den gerändelten Einstellring mit Ihren Fingern.
- Bei luftgefederten Elementen wird zum Anpassen der Druck variiert. Verwenden Sie ausschließlich die vom Federbein-Hersteller vorgesehene Pumpe und halten Sie sich an den angegebenen Befülldruck.
- Die Dämpfung kann meist von außen über ein Handrad eingestellt werden. Dabei werden Ventilquerschnitte im Inneren des Ölbads verändert; so wird die Durchflussmenge gesteuert. Drehen Sie das Verstellrädchen nur in ganz kleinen Schritten und testen Sie, wie sich das Ansprechverhalten verändert.
- Bei einigen Modellen lässt sich sowohl die Druck- als auch die Zugstufe variieren. Erfahrungsgemäß sollten Sie mit ganz geöffneter Druckstufe beginnen und zuerst die Zugstufe variieren. Allgemein wird die Dämpfung als gut befunden, wenn der Hinterbau einmal nachwippt, wenn von einem hohen Bordstein heruntergefahren wird.
- Stimmen Sie abschließend die Druckstufe ab. Veränderungen bemerken Sie an der Einfedergeschwindigkeit.

Machen Sie mit Ihrem Bike eine Probefahrt in abwechslungsreichem Gelände. Wenn der Hinterbau dabei mehrmals durchschlägt, muss die Federhärte oder das Übersetzungsverhältnis verändert werden:

- Stahlfedern gibt es in verschiedenen Härten. Wenn sie ausgetauscht werden müssen, ist das eine Sache für den Fachmann.
- Bei Luftfederbeinen wird der Druck erhöht. Halten Sie sich an die Herstellervorgaben.



Bei Stahlfedern drehen Sie den gerändelten Einstellring um die Federspannung zu ändern

Bei Luftdämpfern wird zum Anpassen der Luftdruck variiert

Wenn Sie den Einstellring einer Stahlfeder mehr als drei bis vier Umdrehungen vorspannen müssen, lesen Sie die beiliegende Anleitung des Stoßdämpfer-Herstellers. Möglicherweise muss die Feder gegen ein anderes Modell getauscht werden.

Aktivieren Sie das Lockout-System nur auf glatten Fahrbahnen oder Wegen.

Federbeine sind ständig dem Bewurf mit Wasser und Schmutz vom Hinterrad ausgesetzt. Reinigen Sie sie nach jeder Fahrt mit reichlich Wasser.

TRANSPORT IHRES BIKES

TRANSPORT MIT DEM KRAFTFAHRZEUG

Es gibt mehrere Möglichkeiten, Ihr Bike mit dem Auto zu transportieren. Pure Cycling empfiehlt ausschließlich den Transport im Kofferraum.

Im Kofferraum des Autos nehmen Fahrräder zwar viel Platz ein, sind aber vor Schmutz, Diebstahl und Beschädigung besser geschützt.

- Achten Sie jedoch darauf, dass Züge, Lichtanlage und -kabel und besonders das Schaltwerk nicht beschädigt werden. Polstern Sie Ihr Bike mit Decken o.ä. Ist Ihr Bike stark verschmutzt, sollten Sie eine Decke o.ä. unterlegen, damit die Autopolster nicht beschmutzt werden.
- Sichern Sie Ihr Rad gegen Verrutschen.

Wenn Sie ein Laufrad mit Scheibenbremsen demontieren, sollten Sie danach nicht mehr am Bremshebel ziehen. Die Beläge könnten zusammengeschoben werden, was später die Montage erschwert. Schieben Sie die Transportsicherungen in die Bremssättel. Danach ziehen Sie die Bremshebel und sichern Sie diese mit einem Gummiband oder einem Riemen.

Sollte das Rad nicht im Kofferraum zu transportieren sein, bietet nahezu jedes Autozubehörgeschäft und fast alle Autofirmen Trägersysteme zum Radtransport an, damit das Rad nicht zerlegt werden muss. Üblicherweise werden die Räder auf dem Dach in eine Schiene gestellt und mit einer Klammer, die ans Unterrohr greift, befestigt.

Transportieren Sie Fahrräder mit Scheibenbremsen nicht über Kopf. Luft könnte ins System gelangen, die Bremse würde wirkungslos. **Unfallgefahr!**

Transport mit dem Auto

Sichern Sie Ihr Bike im Innenraum. Lose Ladung kann bei einem Unfall die Autoinsassen zusätzlich gefährden. Häufig müssen beim Transport im Fahrzeuginneren das Vorderrad oder sogar beide Laufräder demontiert werden. Lesen Sie zur Laufrad-Demontage unbedingt das Kapitel **„Die Laufräder“** und dort den Absatz **„Beheben einer Reifenpanne“**!

Verwenden Sie keine Trägersysteme, bei denen Ihr Bike umgekehrt, d.h. mit Lenker und Sattel nach unten, auf dem Träger befestigt wird. Bei dieser Befestigungsart werden der Lenker, der Vorbau, der Sattel und die Sattelstütze während der Fahrt sehr stark beansprucht. **Bruchgefahr!** Verwenden Sie keine Trägersysteme, bei denen Ihr Bike ohne Vorderrad an der Gabel geklemmt wird. Besonders Federgabeln sind bei dieser Befestigungsart bruchgefährdet.

Der Transport von unseren Mountainbikes auf herkömmlichen Fahrradträgern mit Klemmen ist nicht erlaubt. Bei großvolumigen Rahmenrohren besteht bei den meisten Klemmen Quetschgefahr! Besonders Rahmen aus Carbon können irreparabel beschädigt werden. Dabei kann es zu nicht erkennbaren Schäden kommen, die zu schweren Unfällen führen.

Die immer mehr in Mode kommenden Heckträger bieten gegenüber den Dachträgern vor allem den Vorteil, dass das Rad zum Transport nicht so weit hochgehoben werden muss. Achten Sie darauf, dass bei der verwendeten Befestigung keine Beschädigung an Gabel und Rahmen stattfindet. **Bruchgefahr!**

Achten Sie beim Kauf auf die Einhaltung der Sicherheitsnormen in Ihrem Land, z.B. GS-Zeichen oder ähnlichem. In Deutschland muss der Träger mit einer Zulassung nach §22 StVZO versehen sein.

TRANSPORT MIT DEM FLUGZEUG

Wenn Sie mit Ihrem Bike im Flugzeug verreisen möchten, verpacken Sie dieses in den BikeGuard oder den BikeShuttle.

Verpacken Sie die Laufräder in spezielle Laufradtaschen, damit sie im Koffer oder Karton geschützt sind. Nehmen Sie das zur Montage benötigte Werkzeug, einen Drehmomentschlüssel und Bits und diese Anleitung mit, damit Sie das Rad am Zielort wieder fachgerecht betriebsbereit machen können.

Der BikeGuard

Der BikeShuttle

Wurde Ihr Bike für den Versand nicht gemäß der beiliegenden Verpackungsanleitung verpackt, haben Sie keinen Anspruch auf Erstattung von eventuell entstehenden Transportschäden durch die Canyon Bicycles GmbH.

Achten Sie darauf, dass die Beleuchtungseinrichtungen und das Kennzeichen Ihres Autos nicht verdeckt werden. Unter Umständen ist ein zweiter Außenspiegel Pflicht.

Lesen Sie die Bedienungsanleitung des Trägers und halten Sie sich an die zulässige Nutzlast und die empfohlene oder gar vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit.

Kontrollieren Sie die Befestigung des Fahrrades vor und auch regelmäßig während der Fahrt. Sollte sich das Fahrrad vom Dachträger lösen, besteht die Gefahr, dass andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden.

Beachten Sie die größere Höhe Ihres Fahrzeugs. Messen Sie die Gesamthöhe Ihres Fahrzeugs und bringen Sie diese gut sichtbar im Cockpit oder auf dem Lenkrad an.

ALLGEMEINE PFLEGEHINWEISE UND INSPEKTIONEN

Bei Ihrem Bike handelt es sich um ein Qualitätsprodukt. Dennoch müssen Sie, wie bei anderen Fahrzeugen auch, Ihr Bike regelmäßig pflegen und die turnusmäßigen Wartungsarbeiten vom Fachmann durchführen lassen.

Bei leichten Rädern müssen zudem wichtige Bauteile regelmäßig ersetzt werden (siehe Kapitel **„Service- und Wartungsintervalle“**). Nur dann kann die dauerhafte und sichere Funktion aller Teile gewährleistet werden. So bleiben Ihre Fahrfreude und Ihre Fahrsicherheit über viele Jahre erhalten.

WASCHEN UND PFLEGEN IHRES BIKES

Antrocknender Schweiß, Schmutz und Salz vom Winterbetrieb oder aus der Meeresluft schaden Ihrem Bike. Deshalb sollte regelmäßiges Reinigen und der Schutz vor Korrosion aller Bauteile Ihres Bikes zu Ihren Pflichtübungen gehören.

Reinigen Sie Ihr Bike nicht mit einem Dampfstrahler. Diese Express-Reinigung hat gravierende Nachteile: Der unter hohem Druck austretende und sehr scharfe Wasserstrahl kann an den Dichtungen vorbei drücken und ins Innere der Lager vordringen. Das Schmiermittel wird verdünnt, die Reibung wird erhöht, Korrosion beginnt. Auf Dauer führt dies zur Zerstörung der Lagerlaufflächen und dem weichen Lauf der Lager. Nicht selten lösen Dampfstrahler auch Aufkleber ab.

Waschen des Bikes mit Lappen und Wasser

Kontrollieren Sie alle Leichtbauteile

Muten Sie sich nur Arbeiten zu, bei denen Sie über das nötige Fachwissen und das passende Werkzeug verfügen.

Reinigen Sie Ihr Bike nicht auf kurze Distanz mit einem sehr starken Wasserstrahl oder dem Dampfstrahler.

Schützen Sie die Oberseite der Kettenstrebe und die Stellen, an denen Züge scheuern könnten, mit Folie oder Ähnlichem. So vermeiden Sie unschöne Kratzspuren und Farbabrieb.

Wesentlich schonender ist die Radwäsche mit einem weichen Wasserstrahl und/oder einem Eimer Wasser, unter Zuhilfenahme eines Schwamms oder eines großen Pinsels. Die Reinigung von Hand hat einen weiteren positiven Nebeneffekt: So können Sie schadhafte Lackstellen, verschlissene Teile oder Defekte frühzeitig erkennen.

Nachdem Ihr Bike wieder abgetrocknet ist, sollten Sie den Lack und die metallischen Oberflächen mit Hartwachs konservieren (Ausnahme: Bremsscheiben). Schützen Sie auch die Speichen, Naben, Schrauben und Muttern etc. mit einem Wachsfilm. Weniger flächige Teile können einfach mit einem Handzerstäuber eingesprüht werden. Polieren Sie die eingewachsten Flächen mit einem weichen Tuch nach, damit diese schön glänzen und auftreffendes Wasser abperlt.

Nach Abschluss der Reinigungsarbeiten sollten Sie die Kette prüfen und gegebenenfalls schmieren (s. Kapitel **„Die Schaltung“**; dort Abschnitt **„Kettenpflege“**).

Konservieren von Lack und metallischen Oberflächen mit Hartwachs

Schmieren Sie die Kette nach Abschluss der Reinigungsarbeiten

Achten Sie beim Putzen auf Risse, Kratzspuren, Materialverbiegungen oder -verfärbungen. Setzen Sie sich im Zweifelsfall mit unserer Service-Hotline 0800 564731 in Verbindung. Lassen Sie beschädigte Bauteile umgehend ersetzen und bessern Sie schadhafte Lackstellen aus.

Bevor Sie Hartwachs auf den Rahmen Ihres Bikes auftragen, testen Sie das Hartwachs an einer wenig sichtbaren Stelle!

Bringen Sie keine Pflegemittel und Kettenöl auf die Bremsbeläge und die Bremsscheibe! Die Bremse könnte wirkungslos werden (siehe Kapitel **„Die Bremsanlage“**)! Bringen Sie kein Fett oder Öl auf Klemmbereiche aus Carbon, z.B. an Lenker, Vorbau, Sattelstütze und Sitzrohr.

Entfernen Sie hartnäckiges Öl oder Fett von Lackoberflächen und Carbon mit einem Reinigungsmittel auf Petroleumbasis. Vermeiden Sie Entfetter, die Aceton, Methylchlorid etc. enthalten, oder lösungsmittelhaltige, nicht neutrale oder chemische Reinigungsmittel. Sie können die Oberfläche angreifen!

AUFBEWAHRUNG UND LAGERUNG IHRES BIKES

Wenn Sie Ihr Bike während der Saison regelmäßig pflegen, müssen Sie beim kurzzeitigen Abstellen, abgesehen vom Diebstahlschutz, keine gesonderten Vorkehrungsmaßnahmen treffen. Es empfiehlt sich, Ihr Bike an einem trockenen, gut durchlüfteten Raum abzustellen.

Steht die Überwinterung Ihres Bikes an, sind einige Dinge zu beachten:

- Während der langen Standzeit verlieren die Schläuche allmählich Luft. Steht Ihr Bike längere Zeit auf den platten Reifen, kann der Aufbau Schaden nehmen. Hängen Sie deshalb die Laufräder oder das gesamte Fahrrad auf oder kontrollieren Sie regelmäßig den Reifendruck.
- Säubern Sie Ihr Bike und schützen Sie es gegen Korrosion, wie oben beschrieben.
- Demontieren Sie den Sattel und lassen Sie eventuell eingedrungene Feuchtigkeit austrocknen. Sprühen Sie etwas fein zerstäubtes Öl in das Sattelrohr. (Ausnahme: Rahmen aus Carbon)
- Lagern Sie Ihr Bike in einem trockenen Raum.
- Schalten Sie vorne auf das kleine Kettenblatt und hinten auf das kleinste Ritzel. So sind die Züge und Federn soweit wie möglich entspannt.

Hängen Sie Ihr Bike bei längerer Lagerung auf

Rad mit Kette auf kleinstem Ritzel und kleinem Blatt abstellen

Kontrollieren Sie regelmäßig den Reifendruck

Hängen Sie Fahrräder mit Carbonfelgen nicht an den Felgen auf! **Bruchgefahr!**

WARTUNG UND INSPEKTION

Erste Inspektion:
Unsere erfahrenen Techniker haben einen speziellen Wartungsplan entwickelt. Während der ersten Kilometer kann es beispielsweise zu einem gewissen Setzverhalten bei den Laufrädern kommen oder Schaltungs- und Bremszüge längen sich, so dass die Schaltung nicht einwandfrei arbeiten kann. Auch können je nach Laufleistung schon erste Verschleißreparaturen fällig sein. In diesem Fall wird sich ein Servicemitarbeiter vorab mit Ihnen in Verbindung setzen.

Regelmäßige Jahreswartung:
Nach einer langen, anspruchsvollen Saison empfehlen wir, Ihr Bike komplett durchchecken zu lassen. Wer könnte dies besser als diejenigen, die Ihr Bike gebaut haben?

Die Jahresinspektion wird nach einem auf Ihren Radtyp abgestimmten Wartungsplan von unserem Fachpersonal durchgeführt.

Drehmomentschlüssel

Wenn Sie Ihr Bike verpacken müssen, um es an unsere Meisterwerkstatt zu schicken, verpacken Sie Ihr Mountainbike bitte genau so, wie in der Verpackungsanleitung **„So verpacken Sie Ihr Mountainbike“** beschrieben, die dem BikeGuard beiliegt.

Besonders leichtgewichtige Bauteile können eine verkürzte Lebensdauer aufweisen. Lassen Sie deshalb zu Ihrer eigenen Sicherheit die im Kapitel **„Service- und Wartungsintervalle“** aufgelisteten Bauteile turnusgemäß prüfen und gegebenenfalls austauschen.

Damit Sie dauerhaft Spaß mit Ihrem Bike haben, braucht es regelmäßige Wartung. Die in der Tabelle im Kapitel **„Service- und Wartungsintervalle“** angegebenen Zeitangaben sind als Anhaltspunkte für Radler gedacht, die zwischen 750 und 1.500 km pro Jahr fahren. Wenn Sie regelmäßig mehr oder sehr viel auf schlechten Straßen oder im Gelände fahren, verkürzen sich die Inspektionsintervalle dem härteren Einsatz entsprechend. Dies gilt auch bei häufigen Fahrten bei Regen und allgemein bei feuchtem Klima.

Pure Cycling Sicherheits-Check:
Sollten Sie Ihr Bike deutlich unter 1000 km im Jahr nutzen, fällt der Wartungsaufwand entsprechend geringer aus. Hier ist der Sicherheits-Check genau das Richtige. Unsere Spezialisten haben hierfür extra einen bedarfsorientierten Wartungsplan entwickelt, der entsprechend weniger umfangreich ist als eine Jahresinspektion, aber dennoch alle sicherheitsrelevanten Punkte abdeckt. Es empfiehlt sich, diesen Check zu Beginn einer neuen Bike-Saison oder vor einem geplanten Bike-Urlaub durchzuführen, damit Sie sorgenfrei durchstarten können

Um die Durchlaufzeit Ihres Bikes möglichst gering zu halten, bitten wir Sie um eine vorherige Terminabsprache.

Lassen Sie Ihr Bike regelmäßig warten!

Verwenden Sie grundsätzlich nur Original-Ersatzteile, wenn ein Austausch gegeben ist.

Auf unserer Website www.purecycling.ch finden Sie zahlreiche Servicehinweise, die Sie bei kleineren Reparatur- und Wartungsarbeiten unterstützen. Muten Sie sich bei diesen Arbeiten aber bitte nicht zu viel zu! Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an unsere Service-Hotline 0800 564731.

SERVICE- UND WARTUNGSINTERVALLE

Nach der Einlaufphase müssen Sie Ihr Fahrrad in regelmäßigen Abständen von einem Fachmann warten lassen. Die in der nachfolgenden Tabelle angegebenen Zeitangaben sind als Anhaltspunkte für Radfahrer gedacht, die zwischen 750 und 1.500 km (ca. 50 bis 100 Stunden) pro Jahr fahren. Wenn Sie regelmäßig mehr oder sehr viel auf schlechten Straßen radeln, verkürzen sich die Inspektionsintervalle dem härteren Einsatz entsprechend.

Bauteil	Tätigkeit	Vor jeder Fahrt	Monatlich	Jährlich	Sonstige Intervalle
Beleuchtung	Kontrollieren	•			
Bereifung	Luftdruck kontrollieren	•			
Bereifung	Profilhöhe und Seitenwände kontrollieren		•		
Bremsen (Scheibe)	Belagstärke messen		•		
Bremszüge/ -leitungen	Sichtkontrolle		x		
Dämpfer	Service			x	
Federgabel	Schrauben kontrollieren		x		
Federgabel	Öl wechseln, Service			x	
Gabel (Aluminium und Carbon)	Prüfen				x Mindestens alle 2 Jahre
	Austauschen				x Nach Sturz bzw. 3 Jahren
Innenlager	Lagerspiel kontrollieren		x		
Innenlager	Neu fetten			x	
Kette	Kontrollieren bzw. schmieren	•			
Kette	Kontrollieren bzw. wechseln				x ab 750 km
Kurbel	Kontrollieren bzw. nachziehen			x	
Lack	Konservieren				• Mindestens halbjährlich
Laufräder/ Speichen	Rundlauf und Spannung prüfen		•		
Laufräder/ Speichen	Zentrieren bzw. nachspannen				x bei Bedarf
Lenker und Vorbau, Carbon und Aluminium	Prüfen				x Mindestens alle 2 Jahre
	Austauschen				x Nach Sturz bzw. 3 Jahren
Lenkungslager	Lagerspiel kontrollieren		•		
Lenkungslager	Neu fetten			x	
Metallische Oberflächen	Konservieren (Ausnahme: Bremsscheiben)				• Mindestens halbjährlich
Naben	Lagerspiel kontrollieren		•		
Naben	Neu fetten			x	
Pedale	Lagerspiel kontrollieren		x		
Pedale	Rast-Mechanismus reinigen		•		
Schaltwerk/ Umwerfer	Reinigen, schmieren		•		
Schnellspanner	Sitz kontrollieren	•			
Schrauben und Muttern	Kontrollieren bzw. nachziehen		x		
Ventile	Sitz kontrollieren	•			
Vorbau/ Sattelstütze	Ausbauen und neu fetten bzw. bei Carbon neue Montagepaste (**Achtung**: kein Fett an Carbon)			x	
Züge: Schaltung/ Bremsen	Ausbauen und fetten			x	

Die mit „•“ gekennzeichneten Kontrollen können Sie selbst durchführen, wenn Sie über handwerkliches Geschick, etwas Erfahrung und geeignetes Werkzeug, z.B. einen Drehmomentschlüssel verfügen. Sollten bei den Überprüfungen Mängel erkennbar sein, leiten Sie umgehend geeignete Maßnahmen ein. Bei Fragen oder Unklarheiten hilft Ihnen unsere Service-Hotline 0800 564731.

Die mit „x“ gekennzeichneten Arbeiten sollten Sie von einem mit moderner Fahrradtechnik erfahrenen Fachmann (z. B. im Zweiradmechaniker-Meisterbetrieb) durchführen lassen. Gerne dürfen Sie sich an unsere Service-Hotline 0800 564731 wenden.

Die mit „•“ gekennzeichneten Kontrollen können Sie selbst durchführen, wenn Sie über handwerkliches Geschick, etwas Erfahrung und geeignetes Werkzeug, z.B. einen Drehmomentschlüssel verfügen. Sollten bei den Überprüfungen Mängel erkennbar sein, leiten Sie umgehend geeignete Maßnahmen ein. Bei Fragen oder Unklarheiten hilft Ihnen unsere Service-Hotline 0800 564731.

Die mit „x“ gekennzeichneten Arbeiten sollten Sie von einem mit moderner Fahrradtechnik erfahrenen Fachmann (z. B. im Zweiradmechaniker-Meisterbetrieb) durchführen lassen. Gerne dürfen Sie sich an unsere Service-Hotline 0800 564731 wenden.

EMPFOHLENE ANZUGSDREHMOMENTE

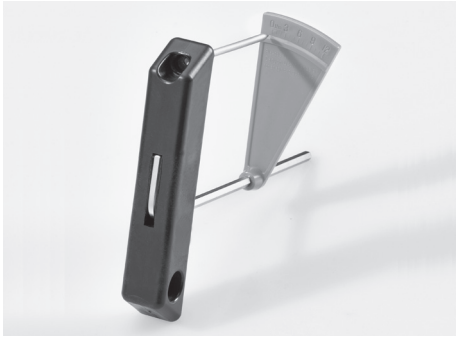
Bauteil	Verschraubung	Shimano*	SRAM **
Schaltwerk	Befestigungsbolzen	8-10 Nm	8-10 Nm
	Zugklemmschraube	5-7 Nm	4-5 Nm
	Leitrollenbolzen	3-4 Nm	
Umwerfer	Befestigungsschraube	5-7 Nm	5-7 Nm
	Zugklemmschraube	5-7 Nm	5 Nm
Schalthebel	Befestigungsschraube der Schalthebeleinheit	5 Nm	2,5-4 Nm
	Lochabdeckung	0,3-0,5 Nm	
	Schellen-Befestigungsschraube (Innensechskant)	5 Nm	
	Anschlagsockel am Rahmen	1,5-2 Nm	
Nabe	Bedienhebel des Schnellspanners	5-7,5 Nm	
	Kontermutter der Lagereinstellung bei Schnellspann-Naben	10-25 Nm	
Freilaufnabe	Zahnkranzpaket-Sicherungsring	30-50 Nm	40 Nm
Kurbelsatz	Kurbelschraube (Fettfreier Vierkant)	35-50 Nm	
	Kurbelschraube (Shimano Octalink)	35-50 Nm	
	Kurbelschraube (Shimano Hollowtech II)	12-15 Nm	
	Kurbelschraube Isis		31-34 Nm
	Kurbelschraube Gigapipe		48-54 Nm
	Kettenblattschraube	8-11 Nm	12-14 Nm (Stahl)
			8-9 Nm (Alu)
Gedichtetes Cartridge	Gehäuse Shimano Hollowtech II SRAM Gigapipe	35-50 Nm	34-41 Nm
Innenlager	Octalink	50-70 Nm	
Pedal	Pedalachse	35 Nm	31-34 Nm
Schuh	Schrauben der Schuhplatten	5-6 Nm	
	Spike	4 Nm	
Sattelstütze	Befestigungsschraube der Sattelklemmung am Stützenkopf	20-29 Nm ***	

* www.paul-lange.de

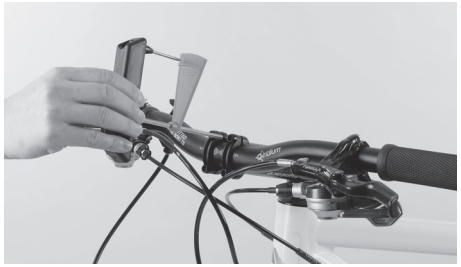
** www.sram.com

*** Diese Werte sind Richtwerte der oben genannten Bauteilhersteller. Beachten Sie die Werte in den ggf. beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller

Auf einigen Bauteilen stehen die Anzugsmomente auf dem Bauteil selbst. Halten Sie sich an die Werte auf den Aufklebern oder Aufdrucken.



Drehmomentschlüssel



Lenkermontage mit dem Drehmomentschlüssel

Rahmen:

Flaschenhalterschrauben	4,5 Nm
Wechselbares Schaltwerksauge	1,5 Nm

Sattelstützenklemme: 3-5 Nm

Wenn Ihr Mountainbike einen Schnellspanner zur Befestigung aufweist, lesen Sie das Kapitel **„Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“**.

Die folgenden Drehmomente gelten falls vom Vorbau- bzw. Sattelstützenhersteller auf dem Bauteil selbst oder in dessen Montageanleitung nicht anders vorgegeben.

Vorbau:

Schrauben M5	4,5-5,5 Nm
Schrauben M6	8-9,6 Nm
Einstellschraube (im Deckel) bei Ahead-Vorbauten	0,5-2 Nm

Sattelstütze:

Sattelklemmung am Stützenkopf

▸ Stützen mit einer Schraube	20-24 Nm
▸ Stützen mit zwei hintereinander liegenden Schrauben	6-9 Nm
▸ Stützen mit zwei quer zur Fahrtrichtung liegenden Schrauben	12-14 Nm
▸ Sattelstütze Monorail	8 Nm

Bei Gabelschäften aus Carbon, erkennbar an der schwarzen Farbe, Schaftklemmung mit maximal 6 Nm festziehen.

Drehmomentangabe

Um die Betriebssicherheit Ihres Bikes zu gewährleisten, müssen die Verschraubungen der Bauteile sorgfältig angezogen und regelmäßig kontrolliert werden. Am besten eignet sich hierzu ein Drehmomentschlüssel, der abschaltet, wenn das gewünschte Anzugsmoment erreicht ist. Tasten Sie sich stets vom unteren Wert an die maximalen Drehmomente heran und kontrollieren Sie den sicheren Sitz der Bauteile, wie dies in den entsprechenden Kapiteln beschrieben wird. Für Teile, bei denen keine Drehmomentspannen vorliegen, ziehen Sie die Schrauben schrittweise an und kontrollieren Sie dazwischen immer wieder den festen Sitz des Bauteils, wie es in den jeweiligen Kapiteln beschrieben ist. Überschreiten Sie keinesfalls das maximale Drehmoment.

Auf einigen Bauteilen stehen die Anzugsmomente auf dem Bauteil selbst. Halten Sie sich an die Werte auf den Aufklebern oder Aufdrucken.

Beachten Sie gegebenenfalls auch die beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller oder schauen Sie auf unserer Website www.purecycling.ch nach.

SCHEIBENBREMSEN

	Shimano	Magura	Avid	Formula
Bremssattelschraube am Rahmen/Gabel	6-8 Nm	6 Nm	5-7 Nm (HR) 9-10 Nm (VR)	9 Nm
Bolzen der Bremshebelschelle	6-8 Nm	4 Nm		
Ein-Schraubenklemmung			4-5 Nm (Juicy 5)	
Zwei-Schraubenklemmung			2,8-3,4 Nm (Juicy 7/Carbon)	2,5 Nm
Überwurfschrauben der Leitung am Griff und normale Leitung am Bremssattel	5-7 Nm	4 Nm	5 Nm Alu-Klemmung 7,8 Nm Stahl-Klemmung	5 Nm
Stutzenschrauben der Leitungen am Bremssattel (Disc tube-Leitung)	5-7 Nm	6 Nm		
Deckelschraube	0,3-0,5 Nm	0,6 Nm		
Gewindestift Entlüftungsbohrung	4-6 Nm	2,5 Nm		
Schrauben der Bremsscheibe auf Nabe	4 Nm	4 Nm	6,2 Nm	5,75 Nm
Ösenanschluß am Bremsgriff				8 Nm

Beachten Sie bei allen Arbeiten an der Bremsanlage immer die Bedienungsanleitung des Komponentenherstellers.

Scheibenbremse

GESETZLICHE ANFORDERUNGEN

IN DER SCHWEIZ

Auszüge aus den Artikeln 213 bis 218 Verordnungen über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge Fahrräder, ausgenommen jene des Bundes (Art. 34 Abs. 6 VVV), müssen eine gut sichtbare Vignette (Art. 34 VVV) tragen.

RÄDER, BREMSEN

Fahrräder müssen mit zwei kräftigen Bremsen versehen sein, von denen die eine auf das Vorder- und die andere auf das Hinterrad wirkt.

BELEUCHTUNG, RÜCKSTRAHLER

Fahrräder müssen, wenn eine Beleuchtung nach Artikel 30 Absatz 1 VRV erforderlich ist, mit einem nach vorn weiss und einem nach hinten rot leuchtenden, ruhenden Licht ausgerüstet sein. Diese Lichter können fest angebracht oder abnehmbar sein. Die Lichter müssen nachts bei guter Witterung auf 100 m sichtbar sein und dürfen nicht blenden. An Fahrrädern müssen ein nach vorn und ein nach hinten gerichteter Rückstrahler mit einer Leuchtfläche von mindestens 10 cm^2 fest angebracht sein. Die Rückstrahler müssen nachts bei guter Witterung auf 100 m im Scheine eines Motorfahrzeug-Fernlichts sichtbar werden.

Zusätzlich sind nach der Seite wirkende, beispielsweise an den Rädern befindliche, Rückstrahler, erlaubt. Die Pedale müssen vorn und hinten Rückstrahler mit einer Leuchtfläche von mindestens 5 cm^2 tragen. Ausgenommen sind Rennpedale, Sicherheitspedale und dergleichen. Anstelle der Rückstrahler können andere retroreflektierende Vorrichtungen verwendet werden, wenn sie in der Wirkung den Anforderungen an Rückstrahler nach Absatz 1 entsprechen

Vorderlicht

Rücklicht

ZEICHENGEBUNG, WARNVORRICHTUNG, DIEBSTAHLSICHERUNG

Zur Zeichengebung für die Richtungsänderung können die Radfahrer reflektierende Bänder oder Lichter am Unterarm tragen. Diese Vorrichtungen müssen weiss oder gelb leuchten. Fahrräder, ausgenommen Fahrräder mit einem Leergewicht ohne Führer oder Führerin von höchstens 11 kg, müssen eine gut hörbare Glocke aufweisen; andere Warnvorrichtungen sind untersagt. Fahrräder sind mit einer Diebstahlsicherung (Schloss, Schliesskabel, Schliesskette oder dergleichen) zu versehen.

Machen Sie sich mit der landesspezifischen Straßenverkehrsordnung für die Nutzung auf und abseits der Straße vertraut.

SACHMÄNGEL-HAFTUNG

Ihr Fahrrad wurde sorgfältig gefertigt und wurde Ihnen weitgehend vormontiert übergeben. Wir stehen nach dem Gesetz unter anderem dafür gerade, dass Ihr Fahrrad nicht mit Fehlern behaftet ist, die den Wert oder die Tauglichkeit aufheben oder erheblich mindern. Während der ersten 2 Jahre nach dem Kauf haben Sie vollen Anspruch auf die gesetzliche Gewährleistung. Sollte ein Mangel auftreten, sind wir unter der angegebenen Adresse Ihr Ansprechpartner.

Um die Bearbeitung Ihrer Reklamation möglichst reibungslos zu gestalten, ist es notwendig, dass Sie den Kaufbeleg bereit halten. Bewahren Sie diesen deshalb sorgfältig auf.

Im Interesse einer langen Lebensdauer und Haltbarkeit Ihres Fahrrades dürfen Sie das Fahrrad nur gemäß seines Einsatzzweckes (siehe Kapitel **„Die bestimmungsgemäße Nutzung“**) benutzen. Beachten Sie auch die zulässigen Gewichte und die Vorschriften zum Gepäck- und Kindertransport (im Kapitel **„Die bestimmungsgemäße Nutzung“**). Weiterhin müssen die Montagevorschriften der Hersteller (v.a. Drehmomente bei Schrauben) und die vorgeschriebenen Wartungsintervalle genau eingehalten werden. Bitte beachten Sie die in diesem Handbuch und in den gegebenenfalls beigelegten weiteren Anleitungen aufgelisteten Prüfungen und Arbeiten (im Kapitel **„Service- und Wartungsintervalle“**) bzw. den unter Umständen nötigen Tausch sicherheitsrelevanter Bauteile wie Lenker, Bremsen usw.

Wir wünschen Ihnen mit Ihrem Fahrrad stets gute Fahrt. Sollten irgendwelche Fragen auftreten, hilft Ihnen unsere Service-Hotline 0800 564731 gerne weiter.

Benutzen Sie Ihr Rad immer gemäss dem vorgesehenen Einsatzzweck

Vollgefederte Rahmen sind von der Aufhängung der Federbeine so ausgelegt, dass das Federbein Schläge aufnehmen kann bzw. muss. Ist der Dämpfer starr und blockiert, dann gehen Schläge ungemindert in den Rahmen, wofür der an diesen Stellen meist nicht ausgelegt ist. Deshalb ist bei Dämpfern mit Lockout generell zu bedenken, dass die Lockout Funktion nicht im groben Gelände betätigt werden darf, sondern nur auf glattem Terrain (Straßen, glatte Feldwege).

Beiliegend finden Sie die Bedienungsanleitungen der Komponenten-Hersteller. Dort finden Sie alle Details zu Gebrauch, Wartung und Pflege. In diesem Handbuch wird mehrmals auf diese speziellen und ausführlichen Anleitungen hingewiesen. Achten Sie darauf, dass die jeweiligen Anleitungen von Systempedalen, Schaltungs- und Bremskomponenten in Ihrem Besitz sind und zusammen mit diesem Heft und dem Handbuch sorgfältig aufbewahrt werden.

Bei Carbon handelt es sich um einen Verbundwerkstoff, der für gewichtsoptimierte Konstruktionen verwendet wird. Durch die Art des Fertigungsprozesses sind Unregelmäßigkeiten in der Oberfläche (kleine Blasen und Poren) nicht zu vermeiden. Diese stellen keinen Mangel dar.

HINWEISE ZUM VERSCHLEISS

Einige Bauteile Ihres Fahrrades unterliegen funktionsbedingt einem Verschleiß. Die Höhe des Verschleißes ist von der Pflege und Wartung und der Art der Nutzung des Fahrrades (Fahrleistung, Regenfahrt, Schmutz, Salz etc.) abhängig. Fahrräder, die oft im Freien abgestellt werden, können durch Witterungseinflüsse ebenfalls erhöhtem Verschleiß unterliegen.

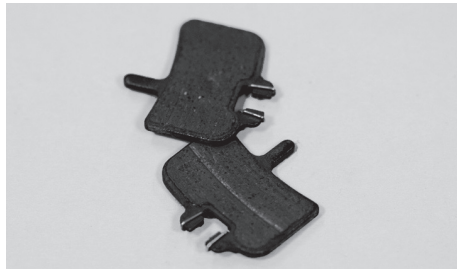
Diese Teile bedürfen regelmäßiger Wartung und Pflege, dennoch erreichen sie in Abhängigkeit der Nutzungsintensität und -bedingungen früher oder später das Ende ihrer Lebensdauer.

Folgende Teile müssen bei Erreichen Ihrer Verschleißgrenze getauscht werden:
- die Kette,
- die Züge,
- die Griffbezüge bzw. das Lenkerband,
- die Kettenräder,
- die Ritzel,
- die Schaltwerksrollen,
- die Schaltungszüge,
- die Reifen,
- der Sattelbezug (Leder) und
- die Bremsbeläge.

Die **Beläge von Scheibenbremsen** verschleißen funktionsbedingt. Bei sportlicher Nutzung oder Fahrten in bergigem Terrain kann der Wechsel der Beläge in kurzen Abständen erforderlich werden. Kontrollieren Sie den Belagszustand regelmäßig und lassen Sie diese gegebenenfalls von einem Fachhändler austauschen.

DIE LAGERUNGEN UND DIE FEDERBEINE BEI VOLLGEFEDERTEN RAHMEN

Federbeine und vollgefederte Rahmen unterliegen funktionsbedingt einem gewissen Verschleiß. Dies betrifft insbesondere die Dichtungen der Federbeine und die Lagerungen des Hinterbaus. Zu stark angezogene Federbein-Befestigungsschrauben belasten den Rahmen und bewirken ggf. Folgeschäden. Halten Sie sich deshalb an die Montagevorschriften und benutzen Sie einen Drehmoment-Schlüssel.



Bremsbeläge, deren Belagsstärke unter einem Millimeter liegt, müssen gegen Original-Ersatzteile ausgetauscht werden

Lager unterliegen einem gewissen Verschleiß

GARANTIE

Über den gesetzlichen Zeitraum hinaus geben wir freiwillig eine Garantie von insgesamt 6 Jahren auf Mountainbike-Rahmen (ausgenommen Lagerungen und Federbeine)

Unsere Garantie gilt ab Verkaufsdatum und nur für den Ersterwerber des Fahrrades. Schäden an der Lackierung sind davon ausgenommen. Wir behalten uns vor, defekte Rahmen oder Gabeln zu reparieren oder durch das entsprechende Nachfolgermodell zu ersetzen. Dies ist der einzige Garantieanspruch. Weitergehende Kosten wie Montage, Transport etc. werden von uns nicht übernommen.

Ausgeschlossen von der Garantie sind Schäden durch unsachgemäßen bzw. nicht bestimmungsgemäßen Gebrauch, z.B. Vernachlässigung (mangelnde Pflege und Wartung), Sturz, Überbelastung, sowie durch Veränderung am Rahmen oder der Gabel oder durch An- und Umbau zusätzlicher Komponenten. Bei Sprüngen oder Überbeanspruchungen anderer Art besteht ebenfalls kein Garantieanspruch.

6 Jahre Garantie

Unsere Mountainbikes sind High End Sportgeräte, die Leichtbau in höchster Ingenieurskunst darstellen. Seien auch Sie ein Profi im Umgang mit dem Material. Fehlgebrauch, unfachmännische Montage oder mangelhafte Wartung können die Rennmaschine unsicher machen. Unfallgefahr!

CRASH REPLACEMENT

Bei Unfällen oder schweren Stürzen können hohe Kräfte auf Ihren Rahmen und die Gabel einwirken und zu Schäden führen, die die Funktionstauglichkeit beeinträchtigen. Mit Crash Replacement (CR) bieten wir Ihnen einen Service an, bei dem Ihr beschädigter Pure Cycling Rahmen zu vergünstigten Bedingungen ersetzt werden kann. Das Angebot ist gültig innerhalb von drei Jahren nach Kaufdatum. Sie erhalten Ihren oder einen vergleichbaren Rahmen (ohne Dämpfer).

CR-Service beschränkt sich auf den Erstbesitz sowie auf Beschädigungen, welche die Funktionstauglichkeit beeinträchtigen. Wir behalten uns das Recht vor, diesen Service im Einzelfall auszusetzen, wenn wir feststellen, dass ein Schaden mutwillig herbeigeführt wurde.

Zur Inanspruchnahme des CR-Services wenden Sie sich bitte an unsere Serviceabteilung 0800 564731.

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Website www.purecycling.ch.

Crash Replacement – Beschädigte Pure Cycling Rahmen werden zu vergünstigten Bedingungen ersetzt

Halten Sie sich an die Hinweise im Kapitel **„Die bestimmungsgemäße Nutzung“.**

© Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de

Canyon Bicycles GmbH
Karl-Tesche-Straße 12
D-56073 Koblenz

www.purecycling.ch

Tel. 0800 564731